This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Esta é uma cópia digital de um livro que foi preservado por gerações em prateleiras de bibliotecas até ser cuidadosamente digitalizado pelo Google, como parte de um projeto que visa disponibilizar livros do mundo todo na Internet.

O livro sobreviveu tempo suficiente para que os direitos autorais expirassem e ele se tornasse então parte do domínio público. Um livro de domínio público é aquele que nunca esteve sujeito a direitos autorais ou cujos direitos autorais expiraram. A condição de domínio público de um livro pode variar de país para país. Os livros de domínio público são as nossas portas de acesso ao passado e representam uma grande riqueza histórica, cultural e de conhecimentos, normalmente difíceis de serem descobertos.

As marcas, observações e outras notas nas margens do volume original aparecerão neste arquivo um reflexo da longa jornada pela qual o livro passou: do editor à biblioteca, e finalmente até você.

Diretrizes de uso

O Google se orgulha de realizar parcerias com bibliotecas para digitalizar materiais de domínio público e torná-los amplamente acessíveis. Os livros de domínio público pertencem ao público, e nós meramente os preservamos. No entanto, esse trabalho é dispendioso; sendo assim, para continuar a oferecer este recurso, formulamos algumas etapas visando evitar o abuso por partes comerciais, incluindo o estabelecimento de restrições técnicas nas consultas automatizadas.

Pedimos que você:

- Faça somente uso não comercial dos arquivos.
  A Pesquisa de Livros do Google foi projetada para o uso individual, e nós solicitamos que você use estes arquivos para fins pessoais e não comerciais.

- Evite consultas automatizadas.
  Não envie consultas automatizadas de qualquer espécie ao sistema do Google. Se você estiver realizando pesquisas sobre tradução automática, reconhecimento ótico de caracteres ou outras áreas para as quais o acesso a uma grande quantidade de texto for útil, entre em contato conosco. Incentivamos o uso de materiais de domínio público para esses fins e talvez possamos ajudar.

- Mantenha a atribuição.
  A "marca dágua" que você vê em cada um dos arquivos é essencial para informar as pessoas sobre este projeto e ajudá-las a encontrar outros materiais através da Pesquisa de Livros do Google. Não a remova.

- Mantenha os padrões legais.
  Independentemente do que você usar, tenha em mente que é responsável por garantir que o que está fazendo esteja dentro da lei. Não presuma que, só porque acreditamos que um livro é de domínio público para os usuários dos Estados Unidos, a obra será de domínio público para usuários de outros países. A condição dos direitos autorais de um livro varia de país para país, e nós não podemos oferecer orientação sobre a permissão ou não de determinado uso de um livro em específico. Lembramos que o fato de o livro aparecer na Pesquisa de Livros do Google não significa que ele pode ser usado de qualquer maneira em qualquer lugar do mundo. As conseqüências pela violação de direitos autorais podem ser graves.

Sobre a Pesquisa de Livros do Google

A missão do Google é organizar as informações de todo o mundo e torná-las úteis e acessíveis. A Pesquisa de Livros do Google ajuda os leitores a descobrir livros do mundo todo ao mesmo tempo em que ajuda os autores e editores a alcançar novos públicos. Você pode pesquisar o texto integral deste livro na web, em `http://books.google.com/`

STANFORD LIBRARIES

Machado, J.J.

Relatorio acerca dos trabalhos para a fixação da directriz do caminho de ferro projectado entre lourenço Marques e a fronteira do Transvaal.

HE
3449
M32
1884

STANFORD LIBRARIES

HOOVER INSTITUTION
on War, Revolution, and Peace

FOUNDED BY HERBERT HOOVER, 1919

HE 3

RELATORIO

ACERCA DOS TRABALHOS

PARA A

FIXAÇÃO DA DIRECTRIZ DO CAMINHO DE FERRO

PROJECTADO ENTRE

LOURENÇO MARQUES E A FRONTEIRA DO TRANSVAAL

APRESENTADO A

S. EX.ª O MINISTRO E SECRETARIO D'ESTADO DOS NEGOCIOS DA MARINHA E ULTRAMAR

POR

JOAQUIM JOSÉ MACHADO, MAJOR DE ENGENHARIA

OFERTA DO MUSEU HISTORICO COLONIAL

LISBOA
IMPRENSA NACIONAL
1884

HE 344

RELATORIO

ACERCA DOS TRABALHOS

PARA A

FIXAÇÃO DA DIRECTRIZ DO CAMINHO DE FERRO

PROJECTADO ENTRE

LOURENÇO MARQUES E A FRONTEIRA DO TRANSVAAL

APRESENTADO A

S. EX.ª O MINISTRO E SECRETARIO D'ESTADO DOS NEGOCIOS DA MARINHA E ULTRAMAR

POR

JOAQUIM JOSÉ MACHADO, MAJOR DE ENGENHERIA

LISBOA

IMPRENSA NACIONAL

1884

PT

HE 344

Illmo e ex.^mo sr. — Em portaria de 3 de agosto do anno proximo passado, commetteu-me v. ex.ª um honroso encargo, enviando-me á capital da republica do Transvaal para resolver alguns assumptos respectivos ao caminho de ferro, cuja construcção foi prescripta no protocollo annexo ao tratado de 11 de dezembro de 1875, celebrado entre Portugal e a mesma republica.

Cumprindo-me dar conta detalhada do modo como desempenhei o serviço de que fui encarregado e dos resultados que pude obter, venho pôr nas mãos de v. ex.ª o presente relatorio, que contém a indicação d'esses resultados e a descripção dos trabalhos a que procedi.

Offerecendo-se-me opportunidade de visitar Pretoria e de fazer uma viagem atravez do Transvaal, pareceu-me que seria vantajoso ao serviço publico e aos interesses portuguezes o mencionar aqui alguns esclarecimentos sobre o estado politico, economico e commercial d'aquelle tão curioso quanto interessante paiz, descrevendo eu os factos taes quaes elles se apresentaram ao meu estudo e observação.

Fui assim levado a explanar-me um pouco alem dos assumptos restrictos á missão official de que v. ex.ª me incumbiu, confiado em que, se os esclarecimentos que menciono não tiverem realmente a importancia que eu lhes attribuo, não será por isso que v. ex.ª me fará censuras, porque de certo reconhecerá qual a natureza dos interesses que me moveram.

Se n'este trabalho eu tiver correspondido á expectativa de v. ex.ª e ás exigencias do assumpto a que elle se refere, ficarão satisfeitos os meus mais vehementes desejos, e a ambição, porventura immodesta, que tenho de bem servir o meu paiz, e de pugnar pelo engrandecimento da provincia de Moçambique e do districto de Lourenço Marques.

Deus guarde a v. ex.ª Lisboa, 30 de abril de 1883.

Illmo e ex.^mo sr. ministro e secretario d'estado
dos negocios da marinha e ultramar.

Joaquim José Machado,
Major de engenheria.

HE 3447

PRIMEIRA PARTE

Objecto da minha missão

O assumpto que fui incumbido de tratar está indicado na portaria e instrucções seguintes:

Portaria

Convindo apressar com a maxima diligencia a execução do que foi estipulado no protocollo annexo ao tratado de amisade e de commercio celebrado entre Portugal e a republica de Africa meridional, em 11 de dezembro de 1875, relativamente á construcção do caminho de ferro que deve partir do porto de Lourenço Marques, na provincia portugueza de Moçambique, para o interior do territorio da republica contratante; e sendo indispensavel, como principio impreterivel de execução, não só estabelecer o ponto da fronteira internacional em que hão de ligar-se os trabalhos da convencionada construcção, realisados pelas duas partes contratantes, mas definir o *terminus* do traçado transvaaliano, no interior do seu territorio, em termos de assegurar o trafico e movimento da linha ferrea e o consequente desenvolvimento do commercio dos dois paizes:

Manda Sua Magestade El-Rei, pela secretaria d'estado dos negocios da marinha e ultramar, que o major do corpo de engenheiros, Joaquim José Machado, addido á mesma secretaria, se apresente ao governo da republica da Africa meridional, e como delegado do governo do mesmo augusto senhor, solicite d'aquelle a solução d'estes pontos duvidosos, empregando as suas mais persuasivas demonstrações para fazer accei-

depois do sr. Hall estudaram esta questão, terem adoptado, quasi sem discussão nem critica, a zona de terreno anteriormente escolhido.

Quando em outubro de 1878, sendo eu director das obras publicas na provincia de Moçambique me foi ordenado que procedesse com toda a urgencia aos estudos de uma via ferrea entre o porto de Lourenço Marques e a fronteira de Transvaal, eu que não conhecia a topographia d'este paiz; que sabia destinar-se o referido caminho de ferro a ser prolongado para oeste da fronteira, mas que ignorava qual seria o *terminus* de tal prolongamento; não me constando que entre o governo dos paizes vizinhos existisse qualquer accordo a respeito da parte da linha fronteiriça em que deviam ligar-se os dois troços do caminho de ferro; vi-me igualmente forçado, para dar execução á ordem emanada do ministerio da marinha e ultramar, a acceitar a auctoridade do engenheiro Hall, adoptando o valle de Umbuluse para o estudo do ante-projecto da linha, convencendo-me previamente de que um tal traçado não era desfavoravel aos interesses portuguezes e ao desenvolvimento da directriz de Lourenço Marques.

Encontrada por este modo uma solução facil ao problema proposto, todos estavam satisfeitos e ninguem curava de indagar se o traçado escolhido seria realmente o melhor possivel, ou se não existia uma outra directriz que offerecesse superiores vantagens, tanto debaixo do ponto de vista technico, como em relação á barateza da construcção e á importancia commercial presente e futura dos dois paizes.

Todavia a determinação mais vantajosa de um extenso caminho de ferro é em geral uma questão difficil e complexa, que só póde ser resolvida depois de muitas tentativas, pesquizas e de estudo demorado.

Por que acaso providencial havia de ser o melhor, o primeiro e unico traçado aliás estudado a correr na parte respectiva ao territorio do Transvaal?

A mudança de situação politica succedida n'este paiz em 1881, e os factos de tal mudança resultantes, levaram o povo e o governo do Transvaal a considerarem sob um novo aspecto a questão da directriz do caminho de ferro em projecto.

Como é sabido, o Transvaal esteve sob o dominio britannico a partir de 1877 e só recuperou a sua autonomia e o direito de se reger pelas suas proprias leis, pela convenção de 3 de agosto de 1881, celebrada entre os delegados do governo inglez e os representantes dos boers.

N'esta convenção a Inglaterra impoz ao Transvaal uma demarcação de fronteiras, de que resultou deixar de pertencer a este paiz todo o terreno dos suazis (Mossuate), o qual, por um artigo especial da mesma convenção, foi declarado territorio independente.

Ora a situação d'este territorio é tal, que n'elle assentava uma parte

HE 34

bastante extensa da directriz proposta para o caminho de ferro projectado, e se tal directriz fosse mantida, um paiz estranho que não offerece garantias de ordem e de estabilidade, regido por um potentado indigena, ficaria collocado entre os interesses de Transvaal e os do districto de Lourenço Marques, ameaçando por consequencia permanentemente esses interesses, a que poderia causar enormes prejuizos.

Este modo de ver, aliás perfeitamente sensato e racional, conduziu o governo de Transvaal a procurar um outro traçado de caminho de ferro, que não tivesse os inconvenientes do primeiro e que sómente assentasse em terreno seu e em territorio portuguez.

Ao incumbir-me do serviço a que se refere o presente relatorio, deu-me v. ex.ª conhecimento de uma communicação do governo de Pretoria, em que se pedia o comparecimento de um engenheiro portuguez em Matalha (logar do interior do districto de Lourenço Marques), n'uma epocha que a mesma communicação fixára, para, conjunctamente com outro engenheiro nomeado pelo governo do Transvaal, proceder-se em collaboração á escolha do ponto da fronteira proprio á ligação dos dois troços de via ferrea.

Foi sufficiente consultar uma carta geographica do paiz, para concluir que o ponto indicado para a reunião dos engenheiros revelava claramente a intenção de pôr de parte o traçado do Umbuluse, e de procurar na cordilheira dos Libombos, ao norte da linha limite do territorio do Mossuate, uma portella favoravel ao traçado do caminho de ferro.

Nós porém, conhecendo com bastante minuciosidade sómente a zona de terreno atravessada pelo traçado já estudado, não poderiamos utilmente enviar ninguem á tal proposta reunião de Matalha, sem que primeiro adquirissemos noções a respeito de outras directrizes possiveis, porque só assim poderiamos fazer mais alguma cousa do que acceitar cegamente as proposições do engenheiro do Transvaal.

Para os interesses portuguezes, não é indifferente que o caminho de ferro de que se trata siga por uma outra região; porquanto tal caminho não deve ser considerado importante, só porque transportará um grande numero de toneladas de producto do Transvaal, e porque ha de attrahir ao porto de Lourenço Marques todos os generos que aquelle paiz consome e que hoje são importados por via de Durban.

Este caminho de ferro, evidentemente, póde e deve servir para muito mais; póde e deve servir para facilitar o aproveitamento dos extensos terrenos ainda incultos do districto de Lourenço Marques, póde e deve servir para attrahir a estes terrenos uma colonisação de homens laboriosos e civilisados, que se fixem no paiz, que trabalhem a terra e que desenvolvam a agricultura. E sendo isto uma verdade incontestavel, torna-se de certo preferivel que o caminho de ferro atravesse uma zona

depois do sr. Hall estudaram esta questão, terem adoptado, quasi sem discussão nem critica, a zona de terreno anteriormente escolhido.

Quando em outubro de 1878, sendo eu director das obras publicas na provincia de Moçambique me foi ordenado que procedesse com toda a urgencia aos estudos de uma via ferrea entre o porto de Lourenço Marques e a fronteira de Transvaal, eu que não conhecia a topographia d'este paiz; que sabia destinar-se o referido caminho de ferro a ser prolongado para oeste da fronteira, mas que ignorava qual seria o *terminus* de tal prolongamento; não me constando que entre o governo dos paizes vizinhos existisse qualquer accordo a respeito da parte da linha fronteiriça em que deviam ligar-se os dois troços do caminho de ferro; vi-me igualmente forçado, para dar execução á ordem emanada do ministerio da marinha e ultramar, a acceitar a auctoridade do engenheiro Hall, adoptando o valle de Umbuluse para o estudo do ante-projecto da linha, convencendo-me previamente de que um tal traçado não era desfavoravel aos interesses portuguezes e ao desenvolvimento da directriz de Lourenço Marques.

Encontrada por este modo uma solução facil ao problema proposto, todos estavam satisfeitos e ninguem curava de indagar se o traçado escolhido seria realmente o melhor possivel, ou se não existia uma outra directriz que offerecesse superiores vantagens, tanto debaixo do ponto de vista technico, como em relação á barateza da construcção e á importancia commercial presente e futura dos dois paizes.

Todavia a determinação mais vantajosa de um extenso caminho de ferro é em geral uma questão difficil e complexa, que só póde ser resolvida depois de muitas tentativas, pesquizas e de estudo demorado.

Por que acaso providencial havia de ser o melhor, o primeiro e unico traçado aliás estudado a correr na parte respectiva ao territorio do Transvaal?

A mudança de situação politica succedida n'este paiz em 1881, e os factos de tal mudança resultantes, levaram o povo e o governo do Transvaal a considerarem sob um novo aspecto a questão da directriz do caminho de ferro em projecto.

Como é sabido, o Transvaal esteve sob o dominio britannico a partir de 1877 e só recuperou a sua autonomia e o direito de se reger pelas suas proprias leis, pela convenção de 3 de agosto de 1881, celebrada entre os delegados do governo inglez e os representantes dos boers.

N'esta convenção a Inglaterra impoz ao Transvaal uma demarcação de fronteiras, de que resultou deixar de pertencer a este paiz todo o terreno dos suazis (Mossuate), o qual, por um artigo especial da mesma convenção, foi declarado territorio independente.

Ora a situação d'este territorio é tal, que n'elle assentava uma parte

bastante extensa da directriz proposta para o caminho de ferro projectado, e se tal directriz fosse mantida, um paiz estranho que não offerece garantias de ordem e de estabilidade, regido por um potentado indigena, ficaria collocado entre os interesses de Transvaal e os do districto de Lourenço Marques, ameaçando por consequencia permanentemente esses interesses, a que poderia causar enormes prejuizos.

Este modo de ver, aliás perfeitamente sensato e racional, conduziu o governo de Transvaal a procurar um outro traçado de caminho de ferro, que não tivesse os inconvenientes do primeiro e que sómente assentasse em terreno seu e em territorio portuguez.

Ao incumbir-me do serviço a que se refere o presente relatorio, deu-me v. ex.ª conhecimento de uma communicação do governo de Pretoria, em que se pedia o comparecimento de um engenheiro portuguez em Matalha (logar do interior do districto de Lourenço Marques), n'uma epocha que a mesma communicação fixára, para, conjunctamente com outro engenheiro nomeado pelo governo do Transvaal, proceder-se em collaboração á escolha do ponto da fronteira proprio á ligação dos dois troços de via ferrea.

Foi sufficiente consultar uma carta geographica do paiz, para concluir que o ponto indicado para a reunião dos engenheiros revelava claramente a intenção de pôr de parte o traçado do Umbuluse, e de procurar na cordilheira dos Libombos, ao norte da linha limite do territorio do Mossuate, uma portella favoravel ao traçado do caminho de ferro.

Nós porém, conhecendo com bastante minuciosidade sómente a zona de terreno atravessada pelo traçado já estudado, não poderiamos utilmente enviar ninguem á tal proposta reunião de Matalha, sem que primeiro adquirissemos noções a respeito de outras directrizes possiveis, porque só assim poderiamos fazer mais alguma cousa do que acceitar cegamente as proposições do engenheiro do Transvaal.

Para os interesses portuguezes, não é indifferente que o caminho de ferro de que se trata siga por uma outra região; porquanto tal caminho não deve ser considerado importante, só porque transportará um grande numero de toneladas de producto do Transvaal, e porque ha de attrahir ao porto de Lourenço Marques todos os generos que aquelle paiz consome e que hoje são importados por via de Durban.

Este caminho de ferro, evidentemente, póde e deve servir para muito mais; póde e deve servir para facilitar o aproveitamento dos extensos terrenos ainda incultos do districto de Lourenço Marques, póde e deve servir para attrahir a estes terrenos uma colonisação de homens laboriosos e civilisados, que se fixem no paiz, que trabalhem a terra e que desenvolvam a agricultura. E sendo isto uma verdade incontestavel, torna-se de certo preferivel que o caminho de ferro atravesse uma zona

fertil e salubre, em que haja muitos e bons terrenos susceptiveis de serem facilmente agricultados, proprios a produzirem assucar, tabaco, café, anil e mais generos de valor, do que siga por uma outra zona com propriedades oppostas ou diversas das mencionadas.

Taes considerações mostravam de modo bem frisante, quanto era indispensavel adquirir noções precisas a respeito das circumstancias inherentes ás diversas regiões que porventura se prestassem ao traçado da via ferrea em projecto, para assim ficarmos habilitados a pugnar por aquella que mais vantagens offerecesse ao desenvolvimento futuro do districto de Lourenço Marques.

Incumbindo-me o estudo d'estas regiões, determinou-me v. ex.ª, que eu fizesse sobre ellas os necessarios reconhecimentos em relação ao traçado do caminho de ferro que se projecta construir.

Afigurou-se-me porém, que simples e ligeiros reconhecimentos poderiam não corresponder sufficientemente ás exigencias de uma questão que crescia de importancia e de urgencia de dia para dia, e pensei assim pelos motivos seguintes:

1.º Porque não havendo cartas chorographicas do paiz, e nem mesmo uma boa carta geographica, as vantagens technicas de uma directriz a respeito de outra não poderiam ser bem comprovadas, unicamente em presença de simples reconhecimento.

2.º Porque se o traçado pelo valle de Umbuluse tivesse de ser posto de parte, como aliás tudo indicava que o seria, e que uma outra directriz fosse acceita pelos dois governos, ou por ser technica e economicamente superior, ou por considerações politicas a que fosse impossivel deixar de attender, seria de grande conveniencia que o governo possuisse os elementos essenciaes para conhecer com a sufficiente minuciosidade o novo traçado a adoptar e as difficuldades que se encontrariam na sua execução.

3.º Porque sendo difficil e despendioso o mandar proceder a estudos de caminhos de ferro em Africa, parecia vantajoso aproveitar a opportunidade que se apresentava, para, quasi com a mesma despeza e apenas sendo necessario mais trabalho e algum tempo mais, recolher todos os elementos para a elaboração de um ante-projecto da directriz que parecesse preferivèl.

Estas rasões levaram-me a dar aos estudos no terreno um pouco mais de desenvolvimento, do que me era exigido pelas instrucções de 3 de agosto, sem que todavia d'aqui resultasse o exceder as verbas que estava auctorisado a despender.

Trabalhos de campo

O que eu conhecia sobre o interior do districto de Lourenço Marques, as informações que colhi dos individuos que têem percorrido aquelle sertão, e o exame das cartas geographicas que representam esta parte da Africa, levaram-me á persuasão de que, querendo-se encontrar uma directriz em boas condições technicas e economicas para o caminho de ferro de Lourenço Marques ao Transvaal, sem passar pelo territorio do Mossuate, seria necessario dirigir o traçado á cortadura da cordilheira dos Libombos, em que passa o rio Incomati.

Com effeito, o districto de Lourenço Marques termina a oeste por uma serrania que corre de norte a sul, a qual se não presta a ser atravessada em todos os pontos por uma via ferrea de construcção economica.

A partir da latitude de 25° 50′ approximadamente, e d'aqui para o sul, o territorio portuguez confina, desde 3 de agosto de 1881, com o paiz independente dos suazis, e por consequencia esta parte da serra tinha de ser posta de lado em relação ao fim que nos guiava. Era do parallelo 25° e 50′ para o norte, onde os territorios portuguez e transvaaliano são vizinhos ou estão directamente em contacto, que se podia procurar uma passagem para o traçado que se desejava obter. Tornava-se comtudo indispensavel não perder de vista que, tratando-se do projecto de uma via ferrea entre Lourenço Marques e um ponto do interior do Transvaal, que seria provavelmente Pretoria, se devia, attendendo ás posições geographicas relativas d'estes dois pontos, evitar tanto possivel levar o traçado no territorio portuguez a um ponto de fronteira que ficasse muito ao norte em relação ao parallelo de Lourenço Marques, porque d'isso resultaria um consideravel alongamento no percurso geral da linha.

Do que acabo de dizer, e das circumstancias orographicas e hydrologicas do paiz, as quaes nos seus traços geraes podem bem ser apreciadas, consultando-se os mappas existentes, se conclue que o afastamento do traçado para o norte, no terreno portuguez, não podia ir alem da passagem do rio Incomati na linha de fronteira.

Restava examinar antes de emprehender o estudo detalhado de um traçado dirigindo-se a esta parte do valle do Incomati, se a cordilheira dos Libombos não offereceria uma outra portella aproveitavel, na região comprehendida entre o referido valle e o limite norte do territorio dos suazis.

A inspecção das cartas mostrava porém ser pouco provavel a exis-

tencia de uma tal portella, e as informações obtidas de pessoas que conheciam praticamente o terreno coincidiam com o que se concluia do estudo dos mappas.

No emtanto, sendo possivel que tal portella existisse, por exemplo no logar em que tem origem a ribeira representada na carta de Jeppe com o nome de Matalha, resolvi certificar-me d'isto, mas só depois de ter estudado a directriz pelo Incomati, que tudo me indicava ser facil e passar atravez de um paiz assás regular.

As disposições do terreno nas proximidades da villa de Lourenço Marques, e a direcção geral de um traçado de caminho de ferro entre esta villa e a portella de Matalha, ou a encosta do rio Incomati na fronteira, indicavam-me a conveniencia de aproveitar os primeiros 10 kilometros do projecto anteriormente elaborado relativo á directriz do valle do Umbuluse.

Principiei pois os novos estudos no angulo n.º 11 do antigo projecto, a 10:032 metros da origem, e partindo d'esta posição, segui, tanto quanto me permittiram as condições do terreno, no rumo directo do meu ponto objectivo, que era, como já disse, o local da fronteira em que passa o rio Incomati.

Uma memoria especial appensa a este relatorio e acompanhada dos necessarios desenhos, contém a descripção detalhada do traçado estudado n'esta região, o qual, alem de se achar projectado em boas condições technicas, revela a extrema facilidade que o terreno offerece á construcção do caminho de ferro.

É inutil repetir aqui o que está escripto n'outro logar ácerca das condições absolutas d'este traçado.

Quanto á sua comparação com a directriz do valle do Umbuluse, ha a notar o seguinte:

1.º Que a directriz do Incomati, atravessando ao termo do Chichaxa e da Matalla, e as vastas planicies da Moamba, assenta em terrenos que parecem em geral mais ferteis e salubres do que aquelles adjacentes ao traçado do Umbuluse.

2.º Que a extensão de terrenos aproveitaveis para culturas é consideravelmente maior no primeiro d'estes traçados, ao longo do qual só se encontram terras araveis, do que no segundo, que tem 10 kilometros assentes na encosta pedregosa da serra dos Labofanes.

3.º Que ao longo do traçado do Incomati não apparece a mosca tsétsé, a qual existe em grandes enxames nos terrenos das margens do Umbuluse.

4.º Que a construcção de um caminho de ferro, seguindo de Lourenço Marques para a encosta do Incomati junto da fronteira, terá a vantagem de dar valor a toda a area comprehendida entre a via ferrea

e o rio, a qual pelas suas condições climaticas se reputa a mais propria do districto, para receber colonos brancos.

5.º O traçado do Incomati mede $81^k,971$, emquanto que o de Umbuluse parece ter sómente a extensão de $69^k,145$, o que dá uma differença a favor da segunda directriz de $12^k,826$. Esta differença, porém, não existe realmente, porque o traçado estudado em 1879 não attingiu a linha fronteiriça.

No relatorio do engenheiro Farrell sobre os estudos da parte do caminho de ferro que assenta no territorio do Transvaal, apresentado ao governo d'este paiz em 1879, lê-se a pag. 4:

«Portuguese section.—The instructions conveyed during the progress of my survey having relieved me of the duty of examining in detail the country between the Libombo and Lourenço Marques, I need not remark at length on this section; but having walked over the district, and being permitted to examine the very carefully detailed plans of major Machado, R. E., I am able to state that I concur generally in the selection made by him, except as to a portion near its termination, where a deviation will be required for proper extension, and being informed that this portion is not finally adopted, I should not expect any difficulty as to this.

«I have also to observe that the portuguese survey does not reach their boundary, and the plans now presented consequently include seven miles within the portuguese territory, which I presume that Government would construct.»

Portanto, segundo a opinião de mr. Farrell, o verdadeiro desenvolvimento na secção portugueza do traçado pelo Umbuluse, será de $69^k,145 + 7 \times 1:609 = 80^k,408$, o que reduz apenas a 1:563 metros a differença entre os desenvolvimentos das duas directrizes.

6.º Admittindo que as 7 milhas comprehendidas entre a linha fronteiriça e o ponto extremo da directriz estudada pelo valle do Umbuluse, se possam traçar de modo que não haja alteração nas condições technicas achadas para esta directriz, hypothese que provavelmente se não realisará na pratica em virtude do accidentado do terreno, concluir-se-ha que, technicamente, as differenças entre as duas directrizes são favoraveis ao traçado do Incomati.

As rasões que levam a esta conclusão são as seguintes:

1.º No primeiro, a parte curva do traçado constitue 16 por cento da extensão total, e na segunda esta relação é de 10,3 por cento.

2.º As partes rectilineas constituem no primeiro 84 por cento da extensão total, e no segundo 89,7 por cento.

3.º As extensões dos declives elevam-se a 56 por cento no traçado do Umbuluse, e a 55 por cento no de Incomati; e as dos patamares, por consequencia, a 44 e 45 por cento respectivamente.

4.º A extensão das rampas e descidas com o declive maximo de 0^m,015 é de $4:490^m$,60 na parte estudada do traçado de Umbuluse, e de $3:134^m$,68 em tôda a directriz que se dirige á portella do Incomati.

5.º Se a comparação entre as condições technicas dos dois traçados se podesse fazer incluindo no do Umbuluse as 7 milhas ainda não estudadas, ou se tal comparação se fizesse entre os 69^k,145 da parte conhecida d'este traçado, e uma extensão igual da directriz do Incomati, mais accentuadas seriam as differenças a favor d'esta ultima directriz.

6.º Os terrenos adjacentes ao traçado do Umbuluse não têem matas nem arvores proprias para fornecerem qualquer porção de madeira applicavel á construcção da linha, emquanto que ao longo da directriz que se dirige á portella do Incomati ha bastante arvoredo, e de excellente qualidade, d'onde se poderá cortar um terço, ou talvez metade das travessas necessarias.

7.º O primeiro d'estes traçados estudado com os detalhes proprios a um projecto definitivo exige um movimento de terras de 20^{m3},340 por metro corrente, emquanto que no segundo, em que os estudos de campo foram muito menos minuciosos, as terraplenagens se reduzem a 12^{m3},930 tambem por metro corrente.

A escavação em rocha é no primeiro de 96:932 metros cubicos, e no segundo de 86:683.

As despezas com os movimentos de terras foram orçadas em réis 359:785$800, para os 69^k,144 da linha de Umbuluse, ou em 5:203$384 réis por kilometro; emquanto que na directriz do Incomati estas despezas calculadas com os mesmos preços elementares empregados no anterior orçamento, são respectivamente de 286:943$150 réis, e réis 3:499$307.

8.º Em relação a obras de arte, a directriz do Umbuluse carecia de:

6 pontes e 3 viaductos com o desenvolvimento total de 350^m,30 e alturas comprehendidas entre 7^m,88 e 17^m,94;

69:145 metros cubicos de muros de supporte;

9 canos de 0,60×0,60,25 aqueductos de uma bôca, 5 ditos de duas bôcas e 9 ditos de tres bocas; tudo avaliado em 336:747$523 réis, ou 4:870$194 réis por kilometro.

O novo traçado exige apenas:

9 pontes todas de um vão, com o desenvolvimento total de 115 metros, e alturas comprehendidas entre 3^m,49 e 10^m,09;

4:342 metros cubicos de muros de supporte;

12 canos de 0,60 × 0,60, 21 aqueductos de uma bôca, 4 ditos de duas bocas e 7 ditos de tres bôcas; obras orçadas em 145:774$145 réis, ou 1:777$733 réis por kilometro.

9.º Finalmente, o custo total da linha pelo Umbuluse foi orçado em 1.330:000$000 réis, ou 19:235$057 réis por kilometro, contando-se com 46:300$000 réis para a acquisição do material circulante, e com réis 21:636$857 para compra de wagons destinados a movimentos de terras, imprevistos, etc.

O traçado pelo Incomati está orçado em 1.140:000$000 réis, entrando n'esta quantia 83:410$000 réis para material circulante e 54:063$685 réis para despezas miudas, imprevistos, compra de wagons destinados a transportes de balastro, movimentos de terras, etc., etc.

Directriz pela portella de Matinga-tinga

Terminados os estudos de campo, relativos a esta directriz, passei a examinar a serra, partindo do Incomati para o sul, até á portella, a que muitos chamam *passe de Matalha*, pelo qual segue o caminho que de Lourenço Marques vae a Pilgram's Rest e a Lydenburg, e que é denominada estrada do Transvaal ou estrada dos Campos de Oiro.

Em toda esta região a cordilheira dos Libombos é de tal modo accidentada, que uma via ferrea só a poderia atravessar passando em tunneis longos e sobre viaductos de grande altura e extensão. Ribeiras de leitos profundos e fortes inclinações succedem-se rapidamente, em cursos caprichosos, umas levando as aguas directamente para o Incomati, outras descarregando nos valles secundarios qne correm para o Umbuluse.

Tanto os terrenos das encostas como os das cumiadas achavam-se cobertos de herva abundante e vigorosa, que parecia propria para a alimentação de gados.

N'algumas partes, largos tratos de terra aravel mostram-se em ondulações suaves e regulares, que seriam sem hesitação escolhidos para centros de povoações, se o homem procurasse habitar estas paragens, na actualidade quasi absolutamente desertas de toda a vida animal.

Depois de caminhar uns 20 kilometros em direcção approximadamente sul, desci a vertente oeste da serra, e fui encontrar a estrada do Transvaal em um logar a que os indigenas chamam Mativa-chicomo, já situado na planicie que se estende entre as montanhas e o rio Incomati.

Reconhecendo a estrada e os terrenos que lhe ficam adjacentes, até ao rio, voltei em sentido opposto, e dirigi-me para os Libombos, onde examinei a portella em que passa a estrada. N'esta região a configuração

dos Libombos é muito diversa da que se apresenta junto aos rios Umbuluse e Incomati; a massa de rochas que n'aquelles logares está caprichosamente convulsionada, formando montes e valles de cujo systema é difficil fazer idéa exacta, apresenta-se aqui sob a fórma de muralhas parallelas, concordando com os terrenos intermedios, geralmente pouco accidentados, por taludes de grande jorramento.

Caminhando de oeste para leste, encontra-se na primeira d'estas giganteas muralhas uma insignificante depressão, onde toma origem a ribeira de Matinga-tinga, e na ultima um profundo rasgamento parecendo mais alto do que largo, por onde passa a grande ribeira de Matalha, e ao lado d'ella a estrada que vae de Lourenço Marques.

A esta parte da estrada, comprehendida na zona que acabo de descrever, chamam os boers *passe de Matalha;* e empregam tambem tal designação para indicarem o logar em que a linha de fronteira se cruza com a estrada ordinaria, logar a que aliás se deve chamar com mais propriedade *portella de Matinga-tinga.*

Um primeiro reconhecimento, á vista, d'esta zona, auxiliado por um bom aneroide, mostrou-me que o terreno, sem possuir regularidade comparavel á da encosta do Incomati, não apresentaria comtudo difficuldades extraordinarias em relação á construcção de uma linha ferrea de via reduzida.

Do local indicado pelo governo de Pretoria para a reunião dos engenheiros podia concluir-se que da parte d'aquelle governo havia a idéa de pugnar por um traçado que passasse a fronteira na portella de Matinga-tinga, e se assim succedesse, muito vantajoso seria que houvesse elementos de comparação, d'onde se inferissem as vantagens ou inconvenientes de uma tal directriz.

Impossibilitado, não tanto pelas chuvas, que aliás já caiam com muita frequencia, como principalmente pela urgencia de encetar a parte mais importante da minha commissão, de fazer estudos minuciosos em toda a extensão d'esta nova directriz, limitei os trabalhos rigorosos de levantamento sómente á região mais difficil e accidentada, comprehendida entre a portella de Matinga-tinga e um ponto da margem da ribeira de Matalha, situado já na planicie que se desenvolve a leste da serra do mesmo nome.

Entre este ponto e o angulo n.º 11 do traçado primitivamente estudado, procedi apenas a um reconhecimento expedito, servindo-me do barometro e da bussola.

Alem de me faltar tempo e meios para trabalho mais demorado, pensei que, sendo o terreno comprehendido entre Matalha e a encosta directa do Eufulene, extremamente regular e uniforme, o traçado que n'elle assentasse poderia ficar sufficientemente definido em relação

aos fins em vistas por um reconhecimento feito pelos processos mais rapidos.

Procedendo assim correspondia eu, sem o saber, aos desejos de v. ex.ª, por quanto no caminho de Matalha para Lourenço Marques recebi a 27 de novembro um officio do governador d'este districto, contendo a copia do telegramma pelo qual v. ex.ª me determinava que resumisse quanto possivel os trabalhos que me estavam incumbidos.

O reconhecimento da directriz estudada entre o angulo n.º 11 do primitivo projecto e a portella de Matinga-tinga, está representado nos desenhos n.ºs 4 e 5 que acompanham este relatorio.

Tem tal directriz a vantagem de ser 11:606^{m},58 menos extensa do que a do Incomati, porque os desenvolvimentos d'estes dois traçados são respectivamente 70:364^{m},12 e 81:970^{m},70. Esta superioridade porém é completamente destruida pelas condições do terreno, pelas difficuldades da construcção, e pelos inconvenientes que da adopção de um tal traçado resultariam com respeito ao troço da linha assente no territorio do Transvaal.

Basta olhar para uma carta geographica do paiz, para reconhecer que um traçado de caminho de ferro, saindo do districto de Lourenço Marques e satisfazendo á condição de entrar no Transvaal pelo norte do territorio dos suazis, tem necessariamente de ir procurar uma das encostas do valle do Angoenha.

E emquanto que é facil passar em boas condições technicas da encosta do Incomati para a encosta do Angoenha, torna-se difficil, vindo da portella de Matinga-tinga, vencer os terrenos altos que separam os dois rios a alguns kilometros da sua confluencia. Para fugir a esta difficuldade, seria necessario, em seguida á passagem dos Libombos, inclinar o traçado para o norte, e dirigil-o depois para oeste assim que elle attingisse o ponto conveniente da margem esquerda do Incomati, e estas mudanças rapidas de direcção produziriam um alongamento no percurso geral da linha, provavelmente superior aos 11:606 metros acima indicados.

O traçado do Incomati attinge a fronteira com uma cota absoluta de 105^{m},90, emquanto que o de Matinga-tinga, embora mais curto, sobe n'este ponto a 148^{m},32; mas sem vantagem, e antes onerando a exploração com uma rampa aspera e extensa, porque, depois da portella dos Libombos em que vae passar, esta ultima directriz tem forçosamente de descer, e muito rapidamente, em virtude da disposição do terreno.

No traçado do Incomati notam-se as maiores facilidades quanto á execução dos trabalhos, tanto para o movimento de terras como para as obras de arte, pelo contrario o traçado de Matinga-tinga, exige na secção comprehendida entre a portella d'este nome e Matalha, que mede 18:045

metros, muito profundos e extensos córtes em rocha dura, e um tunnel de 400 metros.

A primeira d'estas directrizes carece de 16 pontes, e a segunda apenas de 9, medindo estas um desenvolvimento bastante inferior ao d'aquellas.

Finalmente a zona do traçado de Matinga-tinga tem menos terrenos do que a do Incomati, aproveitaveis para culturas, e n'ella vi grande numero de moscas venenosas, que só desapparecem, segundo me informaram, na estação invernosa.

Parece inutil estabelecer entre os dois traçados comparações mais rigorosas, porque o que fica exposto revela superioridade bem manifesta para a directriz do Incomati, com relação á que se dirige á portella de Matinga-tinga.

Trabalhos de gabinete

Concluidos os trabalhos de campo a que acabo de me referir, regressei á villa de Lourenço Marques aonde cheguei a 29 de novembro. Tratei immediatamente de passar ao papel os desenhos representativos das directrizes estudadas, não só por me parecer que seria conveniente mostral-os em Pretoria aos membros do governo, como porque elles serviriam para justificar a minha opinião sobre o traçado que eu achava preferivel em relação aos interesses portuguezes.

Entendendo porém que não devia mostrar trabalhos d'esta ordem a auctoridades de um paiz estrangeiro sem o previo consentimento de v. ex.ª, solicitei pelo telegrapho a licença de que carecia, a qual me foi promptamente concedida.

Concluidos em 9 de dezembro os desenhos das plantas e perfis longitudinaes dos traçados que acabavam de ser estudadas no terreno, parti para o Transvaal ás cinco horas da tarde d'esse mesmo dia, tornando pelo caminho que de Lourenço Marques vae a Lydenburg.

De Lourenço Marques á Pretoria

Facultando-me as instrucções por que me guiava no desempenho da commissão que me estava incumbida o fazer a viagem ao Transvaal internando-me directamente pelo districto de Lourenço Marques, ou indo a Durban para d'ali seguir até Pretoria nos meios ordinarios de transporte, compete-me apresentar os motivos que me levaram a preferir o primeiro d'estes trajectos, e tanto mais que n'elle perdi muitos dias, e encontrei difficuldades que por bem pouco não mallograram os resultados que se pretendiam obter.

Estes motivos baseavam-se na quarentena de vinte e um dias a que estavam sujeitos em Natal os navios e passageiros procedentes de Lourenço Marques, em consequencia da epidemia de variola que existia n'esta localidade; na falta de navio mercante, a vapor ou de véla, que n'aquella epocha seguisse viagem de Lourenço Marques para Durban, e nos inconvenientes graves que poderiam resultar, se eu, apoiado no artigo 5.º das minhas instrucções, requisitasse um dos dois navios de guerra em serviço na provincia para me conduzir a Natal, porquanto, não havendo lazareto em Durban, este navio teria de permanecer vinte e um dias fundeado na bahia exterior de Natal, que é desabrigada e perigosa.

A quadra do anno em que estavamos era na verdade má para percorrer os 270 kilometros que vão de Lourenço Marques a Lydenburg por pessimos caminhos e sem meio algum de transporte; mas as circumstancias que citei impediram-me de preferir a via de Natal.

É inutil referir aqui tudo quanto me succedeu n'esta viagem, que, embora de pequena extensão, foi a mais incommoda e difficil das que tenho feito em Africa.

Contava gastar apenas sete dias para chegar a Lydenburg, mas as chuvas e as febres tanto me embaraçaram, que só pude entrar n'aquella terra no dia 23 de novembro pelas seis horas da tarde. Ali permaneci por falta de saude durante o periodo de dez dias, findo o qual segui para Pretoria, aonde cheguei a 5 de janeiro de 1883, viajando rapidamente no carro que transportava as malas do correio.

Apresentação em Pretoria e opiniões do publico ácerca do traçado do caminho de ferro

Os meus papeis officiaes reduziam-se a um passaporte e a um officio do ministerio dos negocios estrangeiros, dirigido ao consul portuguez em Pretoria, pelo qual esta auctoridade ficou incumbida de me apresentar ao residente britannico e aos membros do governo do Transvaal. O nosso consul, todavia, não obstante os seus bons desejos, não pôde cumprir a primeira parte d'este officio, por lhe haver declarado o residente britannico que lhe não reconhecia capacidade official, visto elle consul portuguez não possuir o *exequatur* do governo de Sua Magestade Britannica.

Dizendo porém o artigo 6.º das minhas instrucções que eu devia apresentar-me ao residente britannico, entendi não dever deixar de cumprir tal disposição, e, desacompanhado de toda a apresentação official, procurei o Hon. M.ss Hudson, a quem informei do meu nome, da minha posição, e do que vinha fazer a Pretoria.

Pelo que respeita ao governo do Transvaal, não houve a menor dif-

ficuldade em relação á minha apresentação, porque este governo reconheceu o sr. Edward Cohen como consul portuguez, logo depois de ser publica a sua nomeacão para o desempenho de tal cargo.

Sendo fixada para o dia 9 a minha primeira entrevista com os membros do governo de Pretoria, eu pedi, allegando motivos de urgencia, para que n'essa mesma occasião me fosse permittido principiar a tratar o assumpto que estava encarregado de resolver.

O projectado caminho de ferro entre Lourenço Marques e o Transvaal, sendo n'este paiz uma questão popularissima que interessa todas as classes sociaes, formava o assumpto das conversações quotidianas, desde que foi conhecida a minha chegada a Lydenburg.

Ouvindo as opiniões de pessoas pertencentes a diversos partidos politicos, e prestando especial attenção ao que diziam os homens mais importantes e influentes de Pretoria, e principalmente os individuos que constituiam a commissão encarregada dos negocios do caminho de ferro, pude pôr-me ao facto do modo de ver geral sobre a directriz, que devia seguir o caminho de ferro. Adquiri assim a convicção de que, se o governo portuguez pretendesse insistir na adopção de um traçado que atravessasse o territorio dos suazis, o governo de Pretoria não acceitaria discussão sobre uma tal base, e declararia peremptoriamente que nunca faria no seu paiz uma linha ferrea dirigindo-se a qualquer ponto da fronteira d'aquelle territorio. Este governo sem a menor hesitação, antes abandonaria a idéa já muito antiga e tão favorita dos boers, de crearem relações estreitas com o districto de Lourenço Marques, e de effectuarem o seu commercio pelo porto d'este nome, do que consentiria na abertura de uma via ferrea ligando o interior do paiz com o litoral, por intermedio do territorio do Mossuate.

Em Pretoria, este assumpto preoccupava as attenções publicas, porque se havia espalhado a noticia de que Portugal nunca desistiria de pugnar por uma directriz que passasse a fronteira na portella do Umbuluse.

Quanto ás difficuldades administrativas e de execução, proprias ao caminho de ferro, perguntavam, quem é que tomaria a responsabilidade pecuniaria da construcção e conservação dos 140 kilometros de via que assentassem em terras do Mussuate? Não era de certo nem Portugal, nem a Inglaterra nem o Transvaal que tal fariam. Como encontrar então uma companhia que se encarregasse de construir e explorar aquella parte da linha ferrea?

E suppondo que tudo se vencia, e que o caminho de ferro chegava a abrir-se ao trafego publico, quem garantiria a sua conservação? Se succedesse no paiz uma revolta de cafres, se estes destruissem parte da via, roubassem e saqueassem as estações, quem indemnisaria a companhia de taes prejuizos? Quem iria restabelecer a ordem?

HE 244

Era certo que o governo inglez se compromettèra em documentos publicos a intervir com a sua influencia, no caso de que os suazis se oppozessem á construcção do caminho de ferro através do seu paiz; mas de taes promessas não era licito concluir que a Inglaterra tomaria a responsabilidade da conservação das obras, e que enviaria forças para debellar qualquer revolta dos indigenas, prejudicial á regular exploração do caminho de ferro.

Sobre este thema fallava-se e discutia-se muito, empregando os adversarios do traçado pelo territorio dos suazis argumentos, cujo valor e importancia nenhum homem de boa fé podia deixar de reconhecer.

Felizmente que a latitude das instrucções por que tinha de me regular e a manifesta superioridade do traçado do Incomati sobre o do Umbuluze, me dispensavam e justificavam de não entrar em uma discussão impossivel de levar a bom fim para os nossos interesses.

Auctorisado a pugnar pela adopção da directriz que mais vantagens permittisse ao desenvolvimento do districto de Lourenço Marques, e convencido que o traçado do Incomati era muito superior ao do Umbuluze, tanto para nós como para o Transvaal, foi a defeza e justificação d'este traçado que eu apresentei nas minhas conferencias officiaes com as auctoridades d'este paiz.

Conferencias com o governo de Pretoria

Na conferencia do dia 9, feita a minha apresentação aos membros do governo pelo consul portuguez, entrei immediatamente em materia, tendo previamente proposto que se tomassem apontamentos de tudo quanto se dissesse, para depois se lavrarem actas d'esta e de outras conferencias que porventura ainda viessem a verificar-se.

Obtendo a palavra, historiei desenvolvidamente o que se tem passado desde 1875 com relação á questão do caminho de ferro entre Lourenço Marques e o Transvaal. Mostrei quanto o governo de Lisboa tem sido diligente em considerar este assumpto, o que bem se evidenciava por factos incontestaveis, taes como o tratado de 11 de dezembro de 1875 e o protocollo annexo; a concessão feita ao sr. Moodie, a quem o governo portuguez garantiu um importantissimo subsidio pecuniario; os estudos mandados fazer em 1878 na peior quadra do anno, e levados á execução com sacrificio da saude de funccionarios portuguezes e á custa de despezas consideraveis; as negociações entaboladas com a firma Davenport e C.ª, a qual afiançára ao governo de Lisboa que mantinha negociações em Pretoria, e que obteria do governo do Transvaal a concessão do caminho de ferro que se projecta construir n'este paiz, assim que fosse a concessionaria da parte da linha comprehendida entre Lourenço

Marques e a fronteira; os novos estudos que acabavam de ser executados; e emfim a minha viagem a Pretoria. Estes factos, acrescentei, eram bem frisantes, e deviam convencer os habitantes do Transvaal de quanto eram infundados os boatos repetidas vezes espalhados em differentes jornaes do sul da Africa, quando insinuavam o nenhum esforço ou diligencia de Portugal pelo que respeita á construcção do caminho de ferro de Lourenço Marques.

Ao governo portuguez não se podia porém imputar nenhuma responsabilidade pelos acontecimentos politicos do Transvaal, e era a esses acontecimentos que parecia justo attribuir o motivo principal de se não ter ainda realisado a construcção de tal caminho de ferro.

Disse mais que se sabia em Lisboa ter o Transvaal resolvido procurar outra directriz para a via ferrea, diversa da que já estava conhecida e se dirigia ao logar da fronteira em que passa o rio Umbuluze.

Um officio do governo da Pretoria dirigido a s. ex.ª o ministro da marinha e ultramar, pedindo o comparecimento em Matalha de um engenheiro portuguez, revelava claramente tal determinação.

O governo de Lisboa, porém, possuindo sómente trabalhos bastante minuciosos ácerca de um traçado entre Lourenço Marques e aquelle logar da fronteira, não podia resolver sobre a adopção de uma outra directriz, sem que primeiro se fizessem novos estudos no terreno.

Acrescentei que v. ex.ª me tinha incumbido de proceder a taes estudos, e que me ordenára de vir a Pretoria, depois de os concluir, para aqui combinar com os illustres membros do governo sobre o ponto da linha fronteiriça em que deviam ligar-se os dois troços do caminho de ferro projectado entre Lourenço Marques e o Transvaal.

E que v. ex.ª me recommendára mais, para eu solicitar do mesmo governo, a fixação do logar interior do paiz em que terminaria esta linha ferrea, por isso que tal logar ficára indeterminado no protocollo annexo ao tratado de 11 de dezembro de 1875.

Passei em seguida a descrever minuciosamente os projectos já estudados, principiando pelo do Umbuluze, de que levava as memorias e a planta e perfil longitudinal reduzidos, como foram publicados no jornal dos engenheiros civis de Lisboa, e acabando no traçado que se dirige de Lourenço Marques á portella de Matinga-tinga.

Mostrei os desenhos relativos a este projecto e ao do valle do Incomati, e provei quanto esta ultima directriz era a mais vantajosa em relação aos interesses portuguezes, como se via pela comparação dos traçados, e pelo exame das obras de arte e movimentos de terras que haveria a executar n'um e n'outro, alem das differenças na salubridade e outras qualidades dos terrenos, que se não achavam representadas no papel.

Evitando por consequencia toda a referencia a considerações politicas, baseei-me sómente em rasões technicas e economicas, claras e frizantes, para mostrar quanto o traçado do Incomati era superior a qualquer outro, em relação ao districto de Lourenço Marques. Disse mais que estava persuadido ser igualmente este traçado muito vantajoso para o Transvaal.

Perguntado em que motivos fundava esta ultima affirmativa, e sobre se tinha opinião a respeito da zona que o caminho de ferro deveria seguir da linha fronteiriça para oeste, respondi:

Que tendo examinado todos os mappas geographicos do Transvaal, e principalmente a edição do mappa de Jeppe de 1881, e o atlas n.º 72 de Petermann publicado em 1882, mappas que tinha presentes; que tendo feito a viagem por terra e a pé desde Lourenço Marques a Lydenburg e em diligencia de Lydenburg a Pretoria; que tendo visto as encostas do Incomati desde a linha da fronteira até 15 kilometros para montante; que tendo observado o valle da Angoenha proximo á sua confluencia com o Incomati, depois na parte em que elle é atravessado pela estrada que vem de Lourenço Marques, depois desde esta parte até 10 kilometros para montante, depois passando na origem d'este valle no local em que elle é atravessado pela estrada de Lydenburg a Pretoria; que tendo visto mais o terreno que se desenvolve para um e outro lado da estrada que constantemente segui, tinha chegado ás seguintes conclusões:

1.ª Que um traçado de caminho de ferro principiando na linha de fronteira, e no ponto onde terminei os estudos no territorio portuguez, poderá continuar pela margem direita d'este rio até chegar ao logar proprio para a construcção da ponte, logar que o traçado deve atravessar para se ir collocar no terreno da margem esquerda do Incomati.

2.ª Uma vez n'esta margem, o traçado deverá procurar o mais rapidamente possivel o valle do Angoenha, para seguir constantemente na margem direita d'este rio e sempre pelo valle principal.

3.ª Que chegando á origem do valle de Angoenha, o traçado deverá inclinar sobre a esquerda, e procurará attingir o *plateau* superior que immediatamente se apresenta.

4.ª Que uma vez attingido este *plateau*, o traçado continuará sem a minima difficuldade, não muito afastado da zona da estrada ordinaria, irá passar em Miedelburg, e depois continuará até Pretoria sem difficuldades notaveis.

5.ª Que se os mappas publicados não tiverem erros demasiadamente grosseiros, a comparação da directriz geral que eu acabava de indicar, com as directrizes propostas pelos srs. Hall e Farrell mostrava frisantemente um sensivel encurtamento para a primeira de taes directrizes.

6.ª Que emquanto as directrizes dos engenheiros Hall e Farrell não

passavam por nenhuma povoação importante, nem atravessavam zonas já notaveis por uma producção consideravel, a directriz que eu acabava de indicar serviria o districto de Lydenburg e a sua capital, de que passaria afastada apenas 20 ou 25 milhas, serviria as riquissimas minas de oiro de Kaap, serviria o districto de Miedelburg e a sua capital, e passaria, finalmente, atravez de uma região já muito occupada, agricultada, rica de gados, de productos agricolas, de lãs e de mineraes.

7.ª Que, se o traçado a que eu me referia exigia uma ponte assás importante para vadear o Incomati; se elle exigia talvez grandes córtes nos contrafortes dos Drakenberg, que demasiadamente estivessem avançados sobre o valle de Angoenha; se elle poderia talvez forçar á construcção de uma obra difficil e despendiosa na passagem do valle de Angoenha para o *plateau* superior e proximo, cousa esta de que eu aliás não tinha a certeza; taes obras ficariam bem compensadas pelas centenas de kilometros de terreno facilimo, a ponto de parecer rasoavel admittir que o preço medio por milha de via ferrea não excederá a 6:000 libras. E não me parecia que fossem menores as difficuldades de construcção na directriz estudada por mr. Farrell, porque bastava olhar para os desenhos representativos do projecto d'este engenheiro, para ver que na extensão de muitas milhas o traçado percorre um terreno bastante accidentado, forçando a grandes movimentos de terras e á construcção de muitas obras de arte, sem que ainda assim elle apresentasse boas condições technicas n'esta parte difficil do paiz.

Todos estes motivos me pareciam bem ponderosos para se preferir a directriz geral de que eu fallava áquellas até hoje preconisadas pelos srs. Moodie, Hall, Farrell e outros, a não ser que os estudos minuciosos feitos no campo provassem o contrario de algumas das minhas affirmativas ou mostrassem grandes e numerosas difficuldades de construcção por existirem notaveis accidentes no terreno.

N'esta occasião pediu a palavra o sr. J. C. Joubert, membro do conselho executivo, o qual tambem faz parte da commissão do caminho de ferro.

Disse que conhecia quasi palmo a palmo todo o territorio do Transvaal, que tinha estado em todos os rios, ribeiras, montes e valles, e que portanto se achava ao facto de todos os accidentes de terreno que o paiz offerecia; declara que tem affirmado muitas vezes no seio da commissão a que pertence, que a zona menos accidentada, e portanto a mais facil para a construcção do caminho de ferro, era exactamente aquella a que eu vinha de me referir; folgava de que pela primeira vez apparecesse uma opinião imparcial, vindo coincidir agora com o que elle dizia, affirmava e sustentava havia tanto tempo, posto que sem resultados praticos.

HE 244

O sr. Paulo Kruger, vice-presidente do governo, depois de proferir algumas palavras lisonjeiras para Portugal e para o governo portuguez, disse que lhe tinha sido muito agradavel ouvir tudo quanto eu acabava de expor, e principalmente ver que se tinha podido encontrar no districto de Lourenço Marques um caminho mais favoravel do que aquelle que se dirigia á passagem do Umbuluse, porque, se o governo portuguez insistisse pela execução da linha ferrea por esta directriz, o Transvaal nunca concordaria n'esse caminho, e preferiria, sem a menor hesitação, perder todas as promettedoras vantagens que espera obter de fazer o seu trafego commercial pelo porto de Lourenço Marques.

Sobre os dois quesitos que eu havia apresentado, elle vice-presidente e todos os membros do governo tinham opinião firmada; mas como existia em Pretoria uma commissão nomeada para dar impulso ás questões do caminho de ferro, e para consultar sobre os nogocios a elle respectivos, o governo desejava, antes de formular as suas respostas, ouvir a opinião d'aquella commissão, a qual devia reunir dentro de poucas horas, e a cuja sessão me pedia que fosse presente e fizesse uma exposição analoga á que acabava de fazer perante elle vice-presidente e membros do governo.

Elle vice-presidente esperava que o parecer da commissão lhe seria immediatamente transmittido, e por isso me convidava para uma outra conferencia no dia seguinte ás onze horas.

Do que se passou na reunião da commissão do caminho de ferro a que assisti, não me parece necessario dar completa conta, por isso que em parte a discussão versou exactamente sobre os pontos que foram tratados na conferencia anteriormente havida com os membros do governo.

Fallou-se, porém, de assumptos, que, comquanto estranhos aos dois quesitos officiaes que eu estava encarregado de resolver, tinham por objecto o caminho de ferro, e parece-me que devo sobre elles dizer alguma cousa.

Aquella commissão, desejosa de fazer quanto em si caiba para apressar a realisação do grandioso melhoramento ha tanto tempo projectado, e de que o paiz absolutamente carece, preveniu-me de que pretendia aconselhar o governo a que aproveitasse a estada em Pretoria de um delegado portuguez, para que se fizesse uma combinação pratica entre os dois paizes interessados, tendente a facilitar a construcção do referido caminho de ferro.

O documento que até hoje ligava os dois paizes n'esta questão reduzia-se ao protocollo annexo ao tratado de 11 de dezembro de 1875, protocollo que parecia conter disposições desnecessarias, emquanto que era omisso em condições verdadeiramente essenciaes. A pratica tinha provado que tal protocollo era, só por si, deficiente, e se se continuasse

dos Libombos é muito diversa da que se apresenta junto aos rios Umbuluse e Incomati; a massa de rochas que n'aquelles logares está caprichosamente convulsionada, formando montes e valles de cujo systema é difficil fazer idéa exacta, apresenta-se aqui sob a fórma de muralhas parallelas, concordando com os terrenos intermedios, geralmente pouco accidentados, por taludes de grande jorramento.

Caminhando de oeste para leste, encontra-se na primeira d'estas giganteas muralhas uma insignificante depressão, onde toma origem a ribeira de Matinga-tinga, e na ultima um profundo rasgamento parecendo mais alto do que largo, por onde passa a grande ribeira de Matalha, e ao lado d'ella a estrada que vae de Lourenço Marques.

A esta parte da estrada, comprehendida na zona que acabo de descrever, chamam os boers *passe de Matalha;* e empregam tambem tal designação para indicarem o logar em que a linha de fronteira se cruza com a estrada ordinaria, logar a que aliás se deve chamar com mais propriedade *portella de Matinga-tinga.*

Um primeiro reconhecimento, á vista, d'esta zona, auxiliado por um bom aneroide, mostrou-me que o terreno, sem possuir regularidade comparavel á da encosta do Incomati, não apresentaria comtudo difficuldades extraordinarias em relação á construcção de uma linha ferrea de via reduzida.

Do local indicado pelo governo de Pretoria para a reunião dos engenheiros podia concluir-se que da parte d'aquelle governo havia a idéa de pugnar por um traçado que passasse a fronteira na portella de Matinga-tinga, e se assim succedesse, muito vantajoso seria que houvesse elementos de comparação, d'onde se inferissem as vantagens ou inconvenientes de uma tal directriz.

Impossibilitado, não tanto pelas chuvas, que aliás já caiam com muita frequencia, como principalmente pela urgencia de encetar a parte mais importante da minha commissão, de fazer estudos minuciosos em toda a extensão d'esta nova directriz, limitei os trabalhos rigorosos de levantamento sómente á região mais difficil e accidentada, comprehendida entre a portella de Matinga-tinga e um ponto da margem da ribeira de Matalha, situado já na planicie que se desenvolve a leste da serra do mesmo nome.

Entre este ponto e o angulo n.º 11 do traçado primitivamente estudado, procedi apenas a um reconhecimento expedito, servindo-me do barometro e da bussola.

Alem de me faltar tempo e meios para trabalho mais demorado, pensei que, sendo o terreno comprehendido entre Matalha e a encosta directa do Eufulene, extremamente regular e uniforme, o traçado que n'elle assentasse poderia ficar sufficientemente definido em relação

HE 344

aos fins em vistas por um reconhecimento feito pelos processos mais rapidos.

Procedendo assim correspondia eu, sem o saber, aos desejos de v. ex.ª, por quanto no caminho de Matalha para Lourenço Marques recebi a 27 de novembro um officio do governador d'este districto, contendo a copia do telegramma pelo qual v. ex.ª me determinava que resumisse quanto possivel os trabalhos que me estavam incumbidos.

O reconhecimento da directriz estudada entre o angulo n.º 11 do primitivo projecto e a portella de Matinga-tinga, está representado nos desenhos n.os 4 e 5 que acompanham este relatorio.

Tem tal directriz a vantagem de ser 11:606m,58 menos extensa do que a do Incomati, porque os desenvolvimentos d'estes dois traçados são respectivamente 70:364m,12 e 81:970m,70. Esta superioridade porém é completamente destruida pelas condições do terreno, pelas difficuldades da construcção, e pelos inconvenientes que da adopção de um tal traçado resultariam com respeito ao troço da linha assente no territorio do Transvaal.

Basta olhar para uma carta geographica do paiz, para reconhecer que um traçado de caminho de ferro, saindo do districto de Lourenço Marques e satisfazendo á condição de entrar no Transvaal pelo norte do territorio dos suazis, tem necessariamente de ir procurar uma das encostas do valle do Angoenha.

E emquanto que é facil passar em boas condições technicas da encosta do Incomati para a encosta do Angoenha, torna-se difficil, vindo da portella de Matinga-tinga, vencer os terrenos altos que separam os dois rios a alguns kilometros da sua confluencia. Para fugir a esta difficuldade, seria necessario, em seguida á passagem dos Libombos, inclinar o traçado para o norte, e dirigil-o depois para oeste assim que elle attingisse o ponto conveniente da margem esquerda do Incomati, e estas mudanças rapidas de direcção produziriam um alongamento no percurso geral da linha, provavelmente superior aos 11:606 metros acima indicados.

O traçado do Incomati attinge a fronteira com uma cota absoluta de 105m,90, emquanto que o de Matinga-tinga, embora mais curto, sobe n'este ponto a 148m,32; mas sem vantagem, e antes onerando a exploração com uma rampa aspera e extensa, porque, depois da portella dos Libombos em que vae passar, esta ultima directriz tem forçosamente de descer, e muito rapidamente, em virtude da disposição do terreno.

No traçado do Incomati notam-se as maiores facilidades quanto á execução dos trabalhos, tanto para o movimento de terras como para as obras de arte, pelo contrario o traçado de Matinga-tinga, exige na secção comprehendida entre a portella d'este nome e Matalha, que mede 18:045

metros, muito profundos e extensos córtes em rocha dura, e um tunnel de 400 metros.

A primeira d'estas directrizes carece de 16 pontes, e a segunda apenas de 9, medindo estas um desenvolvimento bastante inferior ao d'aquellas.

Finalmente a zona do traçado de Matinga-tinga tem menos terrenos do que a do Incomati, aproveitaveis para culturas, e n'ella vi grande numero de moscas venenosas, que só desapparecem, segundo me informaram, na estação invernosa.

Parece inutil estabelecer entre os dois traçados comparações mais rigorosas, porque o que fica exposto revela superioridade bem manifesta para a directriz do Incomati, com relação á que se dirige á portella de Matinga-tinga.

Trabalhos de gabinete

Concluidos os trabalhos de campo a que acabo de me referir, regressei á villa de Lourenço Marques aonde cheguei a 29 de novembro. Tratei immediatamente de passar ao papel os desenhos representativos das directrizes estudadas, não só por me parecer que seria conveniente mostral-os em Pretoria aos membros do governo, como porque elles serviriam para justificar a minha opinião sobre o traçado que eu achava preferivel em relação aos interesses portuguezes.

Entendendo porém que não devia mostrar trabalhos d'esta ordem a auctoridades de um paiz estrangeiro sem o previo consentimento de v. ex.ª, solicitei pelo telegrapho a licença de que carecia, a qual me foi promptamente concedida.

Concluidos em 9 de dezembro os desenhos das plantas e perfis longitudinaes dos traçados que acabavam de ser estudadas no terreno, parti para o Transvaal ás cinco horas da tarde d'esse mesmo dia, tornando pelo caminho que de Lourenço Marques vae a Lydenburg.

De Lourenço Marques á Pretoria

Facultando-me as instrucções por que me guiava no desempenho da commissão que me estava incumbida o fazer a viagem ao Transvaal internando-me directamente pelo districto de Lourenço Marques, ou indo a Durban para d'ali seguir até Pretoria nos meios ordinarios de transporte, compete-me apresentar os motivos que me levaram a preferir o primeiro d'estes trajectos, e tanto mais que n'elle perdi muitos dias, e encontrei difficuldades que por bem pouco não mallograram os resultados que se pretendiam obter.

4:342 metros cubicos de muros de supporte;

12 canos de 0,60 × 0,60, 21 aqueductos de uma bôca, 4 ditos de duas bocas e 7 ditos de tres bôcas; obras orçadas em 145:774$145 réis, ou 1:777$733 réis por kilometro.

9.º Finalmente, o custo total da linha pelo Umbuluse foi orçado em 1.330:000$000 réis, ou 19:235$057 réis por kilometro, contando-se com 46:300$000 réis para a acquisição do material circulante, e com réis 21:636$857 para compra de wagons destinados a movimentos de terras, imprevistos, etc.

O traçado pelo Incomati está orçado em 1.140:000$000 réis, entrando n'esta quantia 83:410$000 réis para material circulante e 54:063$685 réis para despezas miudas, imprevistos, compra de wagons destinados a transportes de balastro, movimentos de terras, etc., etc.

Directriz pela portella de Matinga-tinga

Terminados os estudos de campo, relativos a esta directriz, passei a examinar a serra, partindo do Incomati para o sul, até á portella, a que muitos chamam *passe de Matalha*, pelo qual segue o caminho que de Lourenço Marques vae a Pilgram's Rest e a Lydenburg, e que é denominada estrada do Transvaal ou estrada dos Campos de Oiro.

Em toda esta região a cordilheira dos Libombos é de tal modo accidentada, que uma via ferrea só a poderia atravessar passando em tunneis longos e sobre viaductos de grande altura e extensão. Ribeiras de leitos profundos e fortes inclinações succedem-se rapidamente, em cursos caprichosos, umas levando as aguas directamente para o Incomati, outras descarregando nos valles secundarios qne correm para o Umbuluse.

Tanto os terrenos das encostas como os das cumiadas achavam-se cobertos de herva abundante e vigorosa, que parecia propria para a alimentação de gados.

N'algumas partes, largos tratos de terra aravel mostram-se em ondulações suaves e regulares, que seriam sem hesitação escolhidos para centros de povoações, se o homem procurasse habitar estas paragens, na actualidade quasi absolutamente desertas de toda a vida animal.

Depois de caminhar uns 20 kilometros em direcção approximadamente sul, desci a vertente oeste da serra, e fui encontrar a estrada do Transvaal em um logar a que os indigenas chamam Mativa-chicomo, já situado na planicie que se estende entre as montanhas e o rio Incomati.

Reconhecendo a estrada e os terrenos que lhe ficam adjacentes, até ao rio, voltei em sentido opposto, e dirigi-me para os Libombos, onde examinei a portella em que passa a estrada. N'esta região a configuração

ficuldade em relação á minha apresentação, porque este governo reconheceu o sr. Edward Cohen como consul portuguez, logo depois de ser publica a sua nomeacão para o desempenho de tal cargo.

Sendo fixada para o dia 9 a minha primeira entrevista com os membros do governo de Pretoria, eu pedi, allegando motivos de urgencia, para que n'essa mesma occasião me fosse permittido principiar a tratar o assumpto que estava encarregado de resolver.

O projectado caminho de ferro entre Lourenço Marques e o Transvaal, sendo n'este paiz uma questão popularissima que interessa todas as classes sociaes, formava o assumpto das conversações quotidianas, desde que foi conhecida a minha chegada a Lydenburg.

Ouvindo as opiniões de pessoas pertencentes a diversos partidos politicos, e prestando especial attenção ao que diziam os homens mais importantes e influentes de Pretoria, e principalmente os individuos que constituiam a commissão encarregada dos negocios do caminho de ferro, pude pôr-me ao facto do modo de ver geral sobre a directriz, que devia seguir o caminho de ferro. Adquiri assim a convicção de que, se o governo portuguez pretendesse insistir na adopção de um traçado que atravessasse o territorio dos suazis, o governo de Pretoria não acceitaria discussão sobre uma tal base, e declararia peremptoriamente que nunca faria no seu paiz uma linha ferrea dirigindo-se a qualquer ponto da fronteira d'aquelle territorio. Este governo sem a menor hesitação, antes abandonaria a idéa já muito antiga e tão favorita dos boers, de crearem relações estreitas com o districto de Lourenço Marques, e de effectuarem o seu commercio pelo porto d'este nome, do que consentiria na abertura de uma via ferrea ligando o interior do paiz com o litoral, por intermedio do territorio do Mossuate.

Em Pretoria, este assumpto preoccupava as attenções publicas, porque se havia espalhado a noticia de que Portugal nunca desistiria de pugnar por uma directriz que passasse a fronteira na portella do Umbuluse.

Quanto ás difficuldades administrativas e de execução, proprias ao caminho de ferro, perguntavam, quem é que tomaria a responsabilidade pecuniaria da construcção e conservação dos 140 kilometros de via que assentassem em terras do Mussuate? Não era de certo nem Portugal, nem a Inglaterra nem o Transvaal que tal fariam. Como encontrar então uma companhia que se encarregasse de construir e explorar aquella parte da linha ferrea?

E suppondo que tudo se vencia, e que o caminho de ferro chegava a abrir-se ao trafego publico, quem garantiria a sua conservação? Se succedesse no paiz uma revolta de cafres, se estes destruissem parte da via, roubassem e saqueassem as estações, quem indemnisaria a companhia de taes prejuizos? Quem iria restabelecer a ordem?

aos fins em vistas por um reconhecimento feito pelos processos mais rapidos.

Procedendo assim correspondia eu, sem o saber, aos desejos de v. ex.ª, por quanto no caminho de Matalha para Lourenço Marques recebi a 27 de novembro um officio do governador d'este districto, contendo a copia do telegramma pelo qual v. ex.ª me determinava que resumisse quanto possivel os trabalhos que me estavam incumbidos.

O reconhecimento da directriz estudada entre o angulo n.º 11 do primitivo projecto e a portella de Matinga-tinga, está representado nos desenhos n.ºs 4 e 5 que acompanham este relatorio.

Tem tal directriz a vantagem de ser 11:606^{m},58 menos extensa do que a do Incomati, porque os desenvolvimentos d'estes dois traçados são respectivamente 70:364^{m},12 e 81:970^{m},70. Esta superioridade porém é completamente destruida pelas condições do terreno, pelas difficuldades da construcção, e pelos inconvenientes que da adopção de um tal traçado resultariam com respeito ao troço da linha assente no territorio do Transvaal.

Basta olhar para uma carta geographica do paiz, para reconhecer que um traçado de caminho de ferro, saindo do districto de Lourenço Marques e satisfazendo á condição de entrar no Transvaal pelo norte do territorio dos suazis, tem necessariamente de ir procurar uma das encostas do valle do Angoenha.

E emquanto que é facil passar em boas condições technicas da encosta do Incomati para a encosta do Angoenha, torna-se difficil, vindo da portella de Matinga-tinga, vencer os terrenos altos que separam os dois rios a alguns kilometros da sua confluencia. Para fugir a esta difficuldade, seria necessario, em seguida á passagem dos Libombos, inclinar o traçado para o norte, e dirigil-o depois para oeste assim que elle attingisse o ponto conveniente da margem esquerda do Incomati, e estas mudanças rapidas de direcção produziriam um alongamento no percurso geral da linha, provavelmente superior aos 11:606 metros acima indicados.

O traçado do Incomati attinge a fronteira com uma cota absoluta de 105^{m},90, emquanto que o de Matinga-tinga, embora mais curto, sobe n'este ponto a 148^{m},32; mas sem vantagem, e antes onerando a exploração com uma rampa aspera e extensa, porque, depois da portella dos Libombos em que vae passar, esta ultima directriz tem forçosamente de descer, e muito rapidamente, em virtude da disposição do terreno.

No traçado do Incomati notam-se as maiores facilidades quanto á execução dos trabalhos, tanto para o movimento de terras como para as obras de arte, pelo contrario o traçado de Matinga-tinga, exige na secção comprehendida entre a portella d'este nome e Matalha, que mede 18:045

Marques e a fronteira; os novos estudos que acabavam de ser executados; e emfim a minha viagem a Pretoria. Estes factos, acrescentei, eram bem frisantes, e deviam convencer os habitantes do Transvaal de quanto eram infundados os boatos repetidas vezes espalhados em differentes jornaes do sul da Africa, quando insinuavam o nenhum esforço ou diligencia de Portugal pelo que respeita á construcção do caminho de ferro de Lourenço Marques.

Ao governo portuguez não se podia porém imputar nenhuma responsabilidade pelos acontecimentos politicos do Transvaal, e era a esses acontecimentos que parecia justo attribuir o motivo principal de se não ter ainda realisado a construcção de tal caminho de ferro.

Disse mais que se sabia em Lisboa ter o Transvaal resolvido procurar outra directriz para a via ferrea, diversa da que já estava conhecida e se dirigia ao logar da fronteira em que passa o rio Umbuluze.

Um officio do governo da Pretoria dirigido a s. ex.ª o ministro da marinha e ultramar, pedindo o comparecimento em Matalha de um engenheiro portuguez, revelava claramente tal determinação.

O governo de Lisboa, porém, possuindo sómente trabalhos bastante minuciosos ácerca de um traçado entre Lourenço Marques e aquelle logar da fronteira, não podia resolver sobre a adopção de uma outra directriz, sem que primeiro se fizessem novos estudos no terreno.

Acrescentei que v. ex.ª me tinha incumbido de proceder a taes estudos, e que me ordenára de vir a Pretoria, depois de os concluir, para aqui combinar com os illustres membros do governo sobre o ponto da linha fronteiriça em que deviam ligar-se os dois troços do caminho de ferro projectado entre Lourenço Marques e o Transvaal.

E que v. ex.ª me recommendára mais, para eu solicitar do mesmo governo, a fixação do logar interior do paiz em que terminaria esta linha ferrea, por isso que tal logar ficára indeterminado no protocollo annexo ao tratado de 11 de dezembro de 1875.

Passei em seguida a descrever minuciosamente os projectos já estudados, principiando pelo do Umbuluze, de que levava as memorias e a planta e perfil longitudinal reduzidos, como foram publicados no jornal dos engenheiros civis de Lisboa, e acabando no traçado que se dirige de Lourenço Marques á portella de Matinga-tinga.

Mostrei os desenhos relativos a este projecto e ao do valle do Incomati, e provei quanto esta ultima directriz era a mais vantajosa em relação aos interesses portuguezes, como se via pela comparação dos traçados, e pelo exame das obras de arte e movimentos de terras que haveria a executar n'um e n'outro, alem das differenças na salubridade e outras qualidades dos terrenos, que se não achavam representadas no papel.

Estes motivos baseavam-se na quarentena de vinte e um dias a que estavam sujeitos em Natal os navios e passageiros procedentes de Lourenço Marques, em consequencia da epidemia de variola que existia n'esta localidade; na falta de navio mercante, a vapor ou de véla, que n'aquella epocha seguisse viagem de Lourenço Marques para Durban, e nos inconvenientes graves que poderiam resultar, se eu, apoiado no artigo 5.º das minhas instrucções, requisitasse um dos dois navios de guerra em serviço na provincia para me conduzir a Natal, porquanto, não havendo lazareto em Durban, este navio teria de permanecer vinte e um dias fundeado na bahia exterior de Natal, que é desabrigada e perigosa.

A quadra do anno em que estavamos era na verdade má para percorrer os 270 kilometros que vão de Lourenço Marques a Lydenburg por pessimos caminhos e sem meio algum de transporte; mas as circumstancias que citei impediram-me de preferir a via de Natal.

É inutil referir aqui tudo quanto me succedeu n'esta viagem, que, embora de pequena extensão, foi a mais incommoda e difficil das que tenho feito em Africa.

Contava gastar apenas sete dias para chegar a Lydenburg, mas as chuvas e as febres tanto me embaraçaram, que só pude entrar n'aquella terra no dia 23 de novembro pelas seis horas da tarde. Ali permaneci por falta de saude durante o periodo de dez dias, findo o qual segui para Pretoria, aonde cheguei a 5 de janeiro de 1883, viajando rapidamente no carro que transportava as malas do correio.

Apresentação em Pretoria e opiniões do publico ácerca do traçado do caminho de ferro

Os meus papeis officiaes reduziam-se a um passaporte e a um officio do ministerio dos negocios estrangeiros, dirigido ao consul portuguez em Pretoria, pelo qual esta auctoridade ficou incumbida de me apresentar ao residente britannico e aos membros do governo do Transvaal. O nosso consul, todavia, não obstante os seus bons desejos, não pôde cumprir a primeira parte d'este officio, por lhe haver declarado o residente britannico que lhe não reconhecia capacidade official, visto elle consul portuguez não possuir o *exequatur* do governo de Sua Magestade Britannica.

Dizendo porém o artigo 6.º das minhas instrucções que eu devia apresentar-me ao residente britannico, entendi não dever deixar de cumprir tal disposição, e, desacompanhado de toda a apresentação official, procurei o Hon. M.es Hudson, a quem informei do meu nome, da minha posição, e do que vinha fazer a Pretoria.

Pelo que respeita ao governo do Transvaal, não houve a menor dif-

passavam por nenhuma povoação importante, nem atravessavam zonas já notaveis por uma producção consideravel, a directriz que eu acabava de indicar serviria o districto de Lydenburg e a sua capital, de que passaria afastada apenas 20 ou 25 milhas, serviria as riquissimas minas de oiro de Kaap, serviria o districto de Miedelburg e a sua capital, e passaria, finalmente, atravez de uma região já muito occupada, agricultada, rica de gados, de productos agricolas, de lãs e de mineraes.

7.ª Que, se o traçado a que eu me referia exigia uma ponte assás importante para vadear o Incomati; se elle exigia talvez grandes córtes nos contrafortes dos Drakenberg, que demasiadamente estivessem avançados sobre o valle de Angoenha; se elle poderia talvez forçar á construcção de uma obra difficil e despendiosa na passagem do valle de Angoenha para o *plateau* superior e proximo, cousa esta de que eu aliás não tinha a certeza; taes obras ficariam bem compensadas pelas centenas de kilometros de terreno facilimo, a ponto de parecer rasoavel admittir que o preço medio por milha de via ferrea não excederá a 6:000 libras. E não me parecia que fossem menores as difficuldades de construcção na directriz estudada por mr. Farrell, porque bastava olhar para os desenhos representativos do projecto d'este engenheiro, para ver que na extensão de muitas milhas o traçado percorre um terreno bastante accidentado, forçando a grandes movimentos de terras e á construcção de muitas obras de arte, sem que ainda assim elle apresentasse boas condições technicas n'esta parte difficil do paiz.

Todos estes motivos me pareciam bem ponderosos para se preferir a directriz geral de que eu fallava áquellas até hoje preconisadas pelos srs. Moodie, Hall, Farrell e outros, a não ser que os estudos minuciosos feitos no campo provassem o contrario de algumas das minhas affirmativas ou mostrassem grandes e numerosas difficuldades de construcção por existirem notaveis accidentes no terreno.

N'esta occasião pediu a palavra o sr. J. C. Joubert, membro do conselho executivo, o qual tambem faz parte da commissão do caminho de ferro.

Disse que conhecia quasi palmo a palmo todo o territorio do Transvaal, que tinha estado em todos os rios, ribeiras, montes e valles, e que portanto se achava ao facto de todos os accidentes de terreno que o paiz offerecia; declara que tem affirmado muitas vezes no seio da commissão a que pertence, que a zona menos accidentada, e portanto a mais facil para a construcção do caminho de ferro, era exactamente aquella a que eu vinha de me referir; folgava de que pela primeira vez apparecesse uma opinião imparcial, vindo coincidir agora com o que elle dizia, affirmava e sustentava havia tanto tempo, posto que sem resultados praticos.

Era certo que o governo inglez se compromettèra em documentos publicos a intervir com a sua influencia, no caso de que os suazis se oppozessem á construcção do caminho de ferro através do seu paiz; mas de taes promessas não era licito concluir que a Inglaterra tomaria a responsabilidade da conservação das obras, e que enviaria forças para debellar qualquer revolta dos indigenas, prejudicial á regular exploração do caminho de ferro.

Sobre este thema fallava-se e discutia-se muito, empregando os adversarios do traçado pelo territorio dos suazis argumentos, cujo valor e importancia nenhum homem de boa fé podia deixar de reconhecer.

Felizmente que a latitude das instrucções por que tinha de me regular e a manifesta superioridade do traçado do Incomati sobre o do Umbuluze, me dispensavam e justificavam de não entrar em uma discussão impossivel de levar a bom fim para os nossos interesses.

Auctorisado a pugnar pela adopção da directriz que mais vantagens permittisse ao desenvolvimento do districto de Lourenço Marques, e convencido que o traçado do Incomati era muito superior ao do Umbuluze, tanto para nós como para o Transvaal, foi a defeza e justificação d'este traçado que eu apresentei nas minhas conferencias officiaes com as auctoridades d'este paiz.

Conferencias com o governo de Pretoria

Na conferencia do dia 9, feita a minha apresentação aos membros do governo pelo consul portuguez, entrei immediatamente em materia, tendo previamente proposto que se tomassem apontamentos de tudo quanto se dissesse, para depois se lavrarem actas d'esta e de outras conferencias que porventura ainda viessem a verificar-se.

Obtendo a palavra, historiei desenvolvidamente o que se tem passado desde 1875 com relação á questão do caminho de ferro entre Lourenço Marques e o Transvaal. Mostrei quanto o governo de Lisboa tem sido diligente em considerar este assumpto, o que bem se evidenciava por factos incontestaveis, taes como o tratado de 11 de dezembro de 1875 e o protocollo annexo; a concessão feita ao sr. Moodie, a quem o governo portuguez garantiu um importantissimo subsidio pecuniario; os estudos mandados fazer em 1878 na peior quadra do anno, e levados á execução com sacrificio da saude de funccionarios portuguezes e á custa de despezas consideraveis; as negociações entaboladas com a firma Davenport e C.ª, a qual afiançára ao governo de Lisboa que mantinha negociações em Pretoria, e que obteria do governo do Transvaal a concessão do caminho de ferro que se projecta construir n'este paiz, assim que fosse a concessionaria da parte da linha comprehendida entre Lourenço

sem um outro accordo, difficilmente se chegaria a uma solução favoravel do assumpto.

Era evidente que por parte do Transvaal o caminho de ferro só poderia ser levado á execução, quando cedido a uma empreza ou companhia, por isso que o paiz não possuia nem capital nem pessoal que lhe permittisse fazer por administração directa do estado uma obra de tal magnitude.

Em relação a Portugal parecia que se davam circumstancias analogas, e portanto, desde que os dois paizes interessados estivessem dispostos a entregar á industria particular a construcção e exploração dos seus respectivos troços do caminho de ferro, nenhuma duvida poderia haver sobre quanto seria vantajoso que a mesma companhia ou empreza fosse a concessionaria de toda a extensão da linha, desde Lourenço Marques a Pretoria.

Até hoje, porém, os governos dos dois territorios vizinhos e amigos não mantinham relações, nem se transmittiam reciprocamente as suas suas idéas sobre o modo de resolver um assumpto que por igual interessava os dois paizes.

Em Lisboa e em Pretoria tinham-se já apresentado diversas propostas relativas á construcção e exploração do referido caminho de ferro, propostas que embaraçavam os governos, por se ignorar em Lisboa o que se pretendia no Transvaal, e reciprocamonte desconhecer-se em Pretoria quaes as intenções do gabinete portuguez.

A commissão desejou saber se eu, assim como vinha auctorisado a pedir ao governo do Transvaal uma modificação importante a um artigo do protocollo de 1875, poderia tambem acceitar por parte do governo portuguez outras modificações ou addicionamentos ao mesmo protocollo, que tornassem mais fortes os compromissos dos dois governos, e que regulassem o seu reciproco proceder com relação á questão do caminho do ferro, de modo a conseguir-se que a construcção podesse principiar quanto antes.

Respondi que as minhas instrucções me não permittiam ir alem dos dois pontos que já tinha apresentado, e que a fixação do logar do Transvaal que seria tomado como *terminus* do caminho de ferro não deveria olhar-se como modificação a qualquer artigo do protocollo, mas sim como um simples esclarecimento.

Modificações e addicionamentos áquelle documento, só me parecia poderem tratar-se pelas vias diplomaticas, segundo o processo prescripto na convenção de 3 de agosto de 1881, celebrada entre a Inglaterra e o Transvaal.

Entretanto não tive duvida de manifestar á commissão a minha opinião pessoal sobre as questões que ella me apresentára, e de lhe dizer

Evitando por consequencia toda a referencia a considerações politicas, baseei-me sómente em rasões technicas e economicas, claras e frizantes, para mostrar quanto o traçado do Incomati era superior a qualquer outro, em relação ao districto de Lourenço Marques. Disse mais que estava persuadido ser igualmente este traçado muito vantajoso para o Transvaal.

Perguntado em que motivos fundava esta ultima affirmativa, e sobre se tinha opinião a respeito da zona que o caminho de ferro deveria seguir da linha fronteiriça para oeste, respondi:

Que tendo examinado todos os mappas geographicos do Transvaal, e principalmente a edição do mappa de Jeppe de 1881, e o atlas n.º 72 de Petermann publicado em 1882, mappas que tinha presentes; que tendo feito a viagem por terra e a pé desde Lourenço Marques a Lydenburg e em diligencia de Lydenburg a Pretoria; que tendo visto as encostas do Incomati desde a linha da fronteira até 15 kilometros para montante; que tendo observado o valle da Angoenha proximo á sua confluencia com o Incomati, depois na parte em que elle é atravessado pela estrada que vem de Lourenço Marques, depois desde esta parte até 10 kilometros para montante, depois passando na origem d'este valle no local em que elle é atravessado pela estrada de Lydenburg a Pretoria; que tendo visto mais o terreno que se desenvolve para um e outro lado da estrada que constantemente segui, tinha chegado ás seguintes conclusões:

1.ª Que um traçado de caminho de ferro principiando na linha de fronteira, e no ponto onde terminei os estudos no territorio portuguez, poderá continuar pela margem direita d'este rio até chegar ao logar proprio para a construcção da ponte, logar que o traçado deve atravessar para se ir collocar no terreno da margem esquerda do Incomati.

2.ª Uma vez n'esta margem, o traçado deverá procurar o mais rapidamente possivel o valle do Angoenha, para seguir constantemente na margem direita d'este rio e sempre pelo valle principal.

3.ª Que chegando á origem do valle de Angoenha, o traçado deverá inclinar sobre a esquerda, e procurará attingir o *plateau* superior que immediatamente se apresenta.

4.ª Que uma vez attingido este *plateau*, o traçado continuará sem a minima difficuldade, não muito afastado da zona da estrada ordinaria, irá passar em Miedelburg, e depois continuará até Pretoria sem difficuldades notaveis.

5.ª Que se os mappas publicados não tiverem erros demasiadamente grosseiros, a comparação da directriz geral que eu acabava de indicar, com as directrizes propostas pelos srs. Hall e Farrell mostrava frisantemente um sensivel encurtamento para a primeira de taes directrizes.

6.ª Que emquanto as directrizes dos engenheiros Hall e Farrell não

No dia seguinte teve logar a minha segunda conferencia com os membros do governo, á qual tambem estiveram presentes o consul portuguez e a maioria dos individuos que constituiam a commissão do caminho de ferro.

O sr. P. Kruger, vice-presidente da republica, disse que elle e os seus collegas, por sua propria opinião, e apoiados no parecer da commissão da caminho de ferro, concordavam:

1.º Em que seria restricto á parte da linha da fronteira que assenta na margem direita do rio Incomati o ponto de juncção dos dois troços do caminho de ferro de Lourenço Marques ao Transvaal, mas que este ponto deveria ser precisamente fixado por uma commissão mixta, formada por delegados dos dois governos, depois do Transvaal proceder aos estudos da directriz.

2.º Que o ponto do Transvaal escolhido para *terminus* do caminho de ferro, ponto não fixado no protocollo annexo ao tratado de 11 de dezembro de 1875, se determinava agora que fosse Pretoria.

3.º Que estas resoluções seriam levadas ao conhecimento do governo de Sua Magestade Fidelissima, por intermedio do consul portuguez em Pretoria, alem de ficarem consignadas na acta d'esta conferencia, a qual seria competentemente assignada e sellada.

S. ex.ª o vice-presidente concordou em que, tanto na acta d'esta conferencia como na da anterior, sómente se referissem os pontos essenciaes do que tinha sido tratado.

Foram estes documentos redigidos em inglez, escrevendo-se de cada um tres exemplares, um para a secretaria do governo de Pretoria, outro para o archivo do consulado portuguez, e o terceiro, que me foi entregue e que está appenso a este relatorio (documento n.º 1).

A traducção d'estas actas é do teor seguinte:

Primeira conferencia

«Acta da conferencia que teve logar em 9 de janeiro de 1883, entre o major de engenheria J. J. Machado, commissionado pelo governo portuguez, e o governo de Transvaal.

Presentes: — Sua honra o vice-presidente, S. J. P. Kruger — Sr. C. J. Joubert, membro do conselho executivo — Sr. W. E. Bok, secretario de estado — Major de engenheria, J. J. Machado — Edward Cohen, consul portuguez.

«O consul portuguez disse que tinha sido encarregado por s. ex.ª o ministro dos negocios estrangeiros de Lisboa, de fazer a apresentação do major Machado aos membros do governo do Transvaal.

«O major Machado, depois de ter sido apresentado ao vice-presidente

e aos membros presentes do governo, passou a explicar o objecto da sua vinda a Pretoria, principiando por dizer que o governo portuguez recebêra em tempo uma communicação do governo do Transvaal, pedindo que em um dia fixado estivesse um engenheiro em Matalha Poort.

«Era porém impossivel acceder rigorosamente a um tal pedido, por ter chegado demasiadamente tarde a Lisboa a referida communicação. Alem d'isto o governo portuguez, possuindo sómente os estudos de uma unica directriz do caminho de ferro, julgára necessario mandar proceder a estudos de outras directrizes. Fôra por isto que o governo portuguez fizera communicar ao governo do Transvaal, que lhe era impossivel mandar um engenheiro na epocha designada, acrescentando porém que prestava ao assumpto grande attenção, e que um engenheiro seria enviado n'um periodo muito curto.

«Acrescentou mais o major Machado que o governo de Lisboa lhe dera instrucções em julho do anno proximo passado, para ir a Lourenço Marques proceder a estudos de novos caminhos para a fronteira, e em seguida ir a Pretoria conferenciar com o governo do Transvaal.

«Disse mais que passára dois mezes a fazer trabalhos de campo, e que voltando no fim d'este periodo a Lourenço Marques, ali recebêra auctorisação para mostrar os planos das novas directrizes.

«Depois de ter dado conhecimento das condições technicas do primeiro projecto do caminho de ferro estudado, e das memorias que o acompanharam, o major Machado passou a mostrar e a explicar os planos de uma directriz entre Lourenço Marques e um ponto da linha de fronteira situada na margem direita do rio Incomati, advogando este caminho como sendo o melhor e o mais facil de executar.

«O sr. Christian Joubert, que conhece perfeitamente o terreno, pronunciou-se calorosamente a favor da opinião do major Machado.

«O vice-presidente disse que se sentia muito satisfeito com as explicações que acabava de dar o major Machado.

«Alegrava-se que Portugal preferisse esta nova directriz, primeiro por ella ser mais facilmente praticavel, e segundo porque se Portugal preferisse um traçado differente d'este, o *Transvaal nunca admittiria uma via ferrea que passasse através do territorio dos suazis.*

«Em seguida o major Machado referiu-se ao protocollo annexo ao tratado de 11 de dezembro de 1875, e disse que o governo portuguez desejava que o governo do Transvaal fixasse o *terminus* do caminho de ferro no seu paiz, por isso que tal *terminus* não estava positivamente determinado no mencionado protocollo.

«O vice-presidente disse que ia dar ordem para que a commissão do caminho de ferro se reunisse em sessão esta tarde, e pedia ao major Machado que a ella fosse presente e ali repetisse a exposição de todos os

assumptos que acabava de explicar na presente conferencia. Fixava o dia seguinte para uma outra conferencia, que devia ter logar ás dez horas na secretaria do governo, porque esperava ter já n'essa occasião o parecer da commissão do caminho de ferro.

«Acta correcta.—(Assignados) S. J. P. Kruger, vice-presidente—W. Edward Bok, secretario d'estado.—(Segue-se o sêllo das armas do Transvaal.)—(Assignado) Joaquim José Machado, major de engenheria—Edward Cohen, consul de Portugal.—(Segue-se o sêllo do consulado de Portugal em Pretoria.)»

Segunda conferencia

«Acta da conferencia que teve logar em 10 de janeiro de 1883, entre o major de engenheria J. J. Machado, commissionado pelo governo portuguez, e o governo do Transvaal.

«Presentes:—Sua honra o vice-presidente S. J. P. Kruger—Sr. M. W. Pretorius, membro do triumvirato—Sr. C. J. Joubert, membro do conselho executivo—Sr. W. E. Bok, secretario d'estado—Sr. E. J. R. Jorrisen, procurador geral e presidente da commissão do caminho de ferro—Sr. J. N. Villier e G. H. Bruskes, membros da commissão do caminho de ferro—Major de engenheria J. J. Machado—Edward Cohen, consul de Portugal.

«O parecer da commissão do caminho de ferro, tendo sido lido pelo secretario d'estado Sr. Bok, o vice-presidente, em seguida a esta leitura, disse que tinha a satisfação de informar o major Machado:

«1.º Que a commissão do caminho de ferro tinha opinado pela approvação do projecto que lhe fôra apresentado, relativo á directriz do caminho de ferro que de Lourenço Marques seguia através do territorio portuguez até um ponto da parte da linha fronteiriça que assenta na margem direita do rio Incomati.

«2.º Que a commissão do caminho de ferro é de opinião que o *terminus* da linha pertencente ao Transvaal deverá ser em Pretoria, cidade onde está a séde do governo da republica, e que o mesmo governo concorda com estas opiniões da dita commissão. O vice-presidente disse finalmente que todos os membros do governo tinham igual opinião sobre estes assumptos, e que portanto a materia se poderia considerar definitivamente estabelecida, depois de se saber que o governo portuguez approvava o projecto do major Machado.

«Acta correcta.—(Assignado) S. J. P. Kruger, vice-presidente—W. Edward Bok.—(Segue-se o sêllo das armas do Transvaal.)—(Assignados) Joaquim José Machado, major de engenheria—Edward Cohen, consul de Portugal.—(Segue-se o logar do sêllo do consulado de Portugal em Pretoria.)

e aos membros presentes do governo, passou a explicar o objecto da sua vinda a Pretoria, principiando por dizer que o governo portuguez recebêra em tempo uma communicação do governo do Transvaal, pedindo que em um dia fixado estivesse um engenheiro em Matalha Poort.

«Era porém impossivel acceder rigorosamente a um tal pedido, por ter chegado demasiadamente tarde a Lisboa a referida communicação. Alem d'isto o governo portuguez, possuindo sómente os estudos de uma unica directriz do caminho de ferro, julgára necessario mandar proceder a estudos de outras directrizes. Fôra por isto que o governo portuguez fizera communicar ao governo do Transvaal, que lhe era impossivel mandar um engenheiro na epocha designada, acrescentando porém que prestava ao assumpto grande attenção, e que um engenheiro seria enviado n'um periodo muito curto.

«Acrescentou mais o major Machado que o governo de Lisboa lhe dera instrucções em julho do anno proximo passado, para ir a Lourenço Marques proceder a estudos de novos caminhos para a fronteira, e em seguida ir a Pretoria conferenciar com o governo do Transvaal.

«Disse mais que passára dois mezes a fazer trabalhos de campo, e que voltando no fim d'este periodo a Lourenço Marques, ali recebêra auctorisação para mostrar os planos das novas directrizes.

«Depois de ter dado conhecimento das condições technicas do primeiro projecto do caminho de ferro estudado, e das memorias que o acompanharam, o major Machado passou a mostrar e a explicar os planos de uma directriz entre Lourenço Marques e um ponto da linha de fronteira situada na margem direita do rio Incomati, advogando este caminho como sendo o melhor e o mais facil de executar.

«O sr. Christian Joubert, que conhece perfeitamente o terreno, pronunciou-se calorosamente a favor da opinião do major Machado.

«O vice-presidente disse que se sentia muito satisfeito com as explicações que acabava de dar o major Machado.

«Alegrava-se que Portugal preferisse esta nova directriz, primeiro por ella ser mais facilmente praticavel, e segundo porque se Portugal preferisse um traçado differente d'este, o *Transvaal nunca admittiria uma via ferrea que passasse através do territorio dos suazis.*

«Em seguida o major Machado referiu-se ao protocollo annexo ao tratado de 11 de dezembro de 1875, e disse que o governo portuguez desejava que o governo do Transvaal fixasse o *terminus* do caminho de ferro no seu paiz, por isso que tal *terminus* não estava positivamente determinado no mencionado protocollo.

«O vice-presidente disse que ia dar ordem para que a commissão do caminho de ferro se reunisse em sessão esta tarde, e pedia ao major Machado que a ella fosse presente e ali repetisse a exposição de todos os

estudos, sem que até hoje possua 1 milha de caminho de ferro ou um projecto sufficientemente detalhado.

Em seguida o vice-presidente dirigiu-me um convite directo para eu continuar os estudos no Transvaal, desde a linha da fronteira até Pretoria, mostrando fortes desejos de que eu desse immediatamente começo a tal trabalho. Respondi, que por mais lisonjeiro que fosse para mim um tal pedido, e por maior vontade que eu tivesse de acceder a elle, o não podia agora acceitar:

1.º Por me faltar a devida licença de s. ex.ª o ministro da marinha e ultramar.

2.º Porque era indispensavel que eu partisse para Lisboa, aonde tinha de dar conta da commissão de que estava encarregado, e que n'isto ia, segundo me parecia, o maximo interesse da questão do caminho de ferro;

3.º Porque a epocha das chuvas em que estavamos não permittiria que se tirassem agora resultados bastante proveitosos de trabalhos technicos no campo.

Desde que este assumpto tomou um caracter que me é pessoal, eu receio não poder dar sobre elle uma opinião desassombrada. V. ex.ª, porém, avalia de certo quanto seria util aos interesses portuguezes, e á influencia que nos convem manter e desenvolver no Transvaal, que fosse a um pessoal technico portuguez que aquelle paiz devesse possuir trabalhos serios sobre a directriz do seu caminho de ferro, trabalhos de que depende o assumpto mais popular e importante de todos os negocios da republica.

*
* *

A morosidade de communicações telegraphicas entre Pretoria e Lisboa, e a ordem que eu tinha recebido para abreviar quanto possivel a resolução das questões de que fui incumbido, impediu-me de ir pondo v. ex.ª ao facto de tudo quanto se passava. Seria necessario pelo menos quinze dias para receber resposta em Pretoria a um telegramma que d'ali expedisse para Lisboa.

Limitei-me por isto a enviar a v. ex.ª um telegramma em 12 de janeiro, dando-lhe parte dos resultados mais importantes a que me foi possivel chegar.

*
* *

Conhecendo que mais nada de util tinha a fazer em Pretoria, parti para Durban no dia 20 de janeiro, tendo portanto residido n'aquella cidade apenas dezeseis dias.

Na occasião em que fiz a minha visita de despedida ao vice-presi-

«A traducção da parte do officio relativo ao assumpto, dirigido pelo secretario de estado Sr. Edward Bok ao consul portuguez (documento n.º 1-A) é a seguinte:

«Secretaria do governo—Pretoria, 10 de janeiro de 1883.—Ao ill.mo sr. Edward Cohen, consul portuguez—Pretoria—Ill.mo sr.—Tenho a honra de o informar que o governo teve duas conferencias com o major Machado R. E.

«Este mostrou ao governo os desenhos de uma directriz traçada entre Lourenço Marques e a fronteira da republica sul africana.

«O governo concorda completamente com o referido projecto, na parte respectiva ao ponto de união com este estado.

«O conselho executivo, depois de ouvir a commissão do caminho de ferro, tomou as seguintes resoluções:

«1.ª Resolveu, depois das informações dadas pelo major Machado, que a melhor directriz do caminho de ferro por Lourenço Marques será a que, partindo da margem direita do rio Incomati, siga pelo valle do rio Crocodillo (Angoenha) até á origem d'este rio, e d'aqui até ao coração ou centro do paiz; resolveu tambem que será necessario mais tarde mandar uma commissão para operar de accordo com outra commissão de sua magestade o rei de Portugal, para o effeito de se fixar precisamente o ponto de ligação na fronteira.

«2.ª Resolveu mais que é conveniente e necessario alterar o protocollo de 1875 ou fazer-lhe um supplemento, do modo a estabelecer-se que o *centrum* ou *terminus* da linha ferrea acima indicada seja fixado na cidade de Pretoria.

«O governo determinou-me mais para eu pedir a v. ex.ª se digne rogar, em nome do mesmo governo, ao ministro em Lisboa, que no caso de que elle approve o projecto do engenheiro Machado, sejam os serviços do mesmo engenheiro (se elle n'isso concordar) postos á disposição d'este governo, para continuar n'este estado, desde a fronteira até Pretoria, os estudos da directriz do projectado caminho de ferro.

«Tenho a honra etc.—(Assignado) W. Edward Bok, secretario de estado».

O ultimo periodo do officio que acabo de traduzir refere-se a um incidente tratado na segunda conferencia. O vice-presidente disse que o governo reconhecia quanto era urgente possuir um projecto ao menos igual áquelle que eu tinha mostrado na conferencia passada, mas que a falta de pessoal habilitado o embaraçára muito na acquisição de taes estudos.

O Transvaal havia já despendido a avultada quantia de 130:000 libras a proposito do caminho de ferro, da qual mais de 10:000 foi gasta em

cebido resposta satisfactoria aos officios que sobre tal assumpto foram dirigidos ao governador de Lourenço Marques. S. ex.ª achava vantajoso, não só que continuasse o serviço d'este correio, como que se procurasse tornal-o, quanto possivel, frequente e regular. A minha resposta não podia ser outra, senão que daria conhecimento ás auctoridades de Moçambique dos justos e utilissimos desejos que s. ex.ª acabava de manifestar-me.

O sr. Paulo Kruger passou a fallar em assumptos importantes relativos ao desenvolvimento immediato do commercio entre Lourenço Marques e o Transvaal, assumptos de que darei conhecimento a v. ex.ª n'um capitulo especial d'este relatorio.

*
* *

Cheguei a Durban a 26 de janeiro, onde tive a fortuna de encontrar um vapor que no dia seguinte partia para Lourenço Marques.

Embarquei n'este navio, e quarenta e oito horas depois desembarcava em Lourenço Marques, onde fui obrigado a demorar-me quatorze dias esperando o paquete da British India em que segui viagem para a Europa.

*
* *

Em Lourenço Marques fallei ao sr. governador do districto com relação á livre entrada da polvora, e a respeito do correio para Lydenburg.

S. s.ª informou-me, quanto á questão do correio, que já se achava habilitado com a devida auctorisação superior para tratar este assumpto com as auctoridades de Lydenburg, e que o districto de Lourenço Marques concorreria para a sustentação do mesmo correio com uma parte proporcional das despezas. Sobre a questão do livre commercio da polvora, s. s.ª, em vista das minhas informações, telegraphou para o governador geral da provincia, de quem obteve permissão para o immediato impedimento do despacho e saída d'este genero para o interior, e no dia seguinte ao da minha chegada a Lourenço Marques publicou um edital em que se dava aos negociantes conhecimento de tal medida, a qual foi tambem participada pelo telegrapho ao consul portuguez em Pretoria.

*
* *

Saí de Lourenço Marques em 13 de fevereiro, dirigindo-me a Lisboa, pelo caminho mais rapido, aonde cheguei no dia 1 do corrente mez.

dente da republica, s. ex.ª aproveitou aquella opportunidade para affirmar o seu grande empenho e os desejos de todo o paiz no que respeita á realisação do projectado caminho de ferro, acrescentando que confiava ser n'isso auxiliado pelos esforços do governo portuguez, e trouxe a terreno outros assumptos de que me parece conveniente dar conhecimento a v. ex.ª

Disse o sr. Paulo Kinger que o Transvaal sustentava n'quelle momento uma guerra difficil com o regulo rebelde Mapoch, e que este potentado se abastecia de grande quantidade de munições de guerra, que entraram pelos territorios de Lourenço Marques e Inhambane.

S. ex.ª perguntou-me se o commercio de polvora e armas era realmente consentido pelas auctoridades d'estes districtos, e no caso affirmativo, pedia-me para eu interceder junto do governador geral de Moçambique, a fim de que não fosse permittida a livre saída d'estes generos para o interior.

S. ex.ª sabia que o governo portuguez tinha prohibido o commercio d'estes artigos pelos dois referidos portos, no tempo da guerra da Zululandia, e esperava da justiça do mesmo governo que igual favor seria agora concedido ao pedido que elle acabava de formular, e que já em tempo tinha feito por intermedio do consul sr. E. Cohen.

Respondi-lhe que me parecia não ser o commercio da polvora completamente livre nos districtos que s. ex.ª mencionára, nos quaes, segundo eu julgava, as auctoridades só consentiam na saida para o interior de pequenas quantidades de polvora, com o intuito de não embaraçar a caça dos animaes ferozes. Affirmei todavia que transmittiria o pedido de s. ex.ª, não só aos governadores de Lourenço Marques e Inhambane, como ao sr. governador geral de Moçambique.

Perguntou-me mais s. ex.ª se eu suppunha que o governo portuguez poria difficuldades ao desembarque em Lourenço Marques, e ao transito pelo territorio d'este districto, de algumas peças e material de artilheria que se destinassem ao governo de Transvaal. Respondi que o proceder das auctoridades portuguezas em um assumpto de tal ordem não poderia, no meu entender, deixar de ser conforme com o disposto no artigo 6.º do tratado de 1875, ainda ha pouco ratificado, e que segundo a letra do tal artigo, o governo do Transvaal, fazendo as competentes communicações ao governador de Lourenço Marques, poderia importar por ali material de guerra de qualquer genero e em qualquer quantidade que entendesse.

Ainda s. ex.ª se referiu ao estabelecimento de um correio regular entre Lydenburg e Lourenço Marques, correio que havia mezes tinha sido iniciado, e que tem continuado até hoje, mas só a expensas do governo do Transvaal, por não terem as auctoridades de Lydenburg re-

Favores recebidos no Transvaal

Não devo terminar esta parte do meu relatorio, sem dar conhecimento a v. ex.ª dos assignalados favores que recebi das auctoridades do Transvaal, desde que cheguei a Lydenburg até que tornei a transpor a fronteira d'aquelle paiz.

Mal que cheguei a Lydenburg, foi-me entregue um officio do secretario de estado sr. W. E. Bob, dando-me as boas vindas nos termos mais lisonjeiros, e communicando-me que o governo me trataria como seu hospede durante todo o tempo que eu permanecesse no paiz.

A partir d'este momento muitas attenções e cuidados, e todas as possiveis commodidades me foram dispensadas, sendo-me absolutamente prohibido despender qualquer somma, tanto em transportes como em hoteis.

Em Lydenburg, o Landdrost, suspeitando que eu não encontrasse no hotel as commodidades necessarias ao meu estado de saude, hospedou-me em sua casa.

*
* *

Em Pretoria foi-me offerecido no dia 17 de janeiro, pelos membros do triumvirato, um jantar, cujo programma principiava assim: «Diner officiel en l'honneur de Sa Majesté Don Louis 1er Roi de Portugal, etc.»

Na viagem de Pretoria para Natal, as auctoridades das terras por onde passava, previamente prevenidas, prestavam-me toda a ordem de obsequios.

As distincções particulares e convites com que fui honrado foram innumeros. Tudo isto significava evidentemente uma grande sympathia por Portugal, e era uma manifestação dos bons desejos de todos pela construcção do caminho de ferro.

No sr. Edward Cohen, nosso consul em Pretoria, tem o governo um funccionario dedicadissimo, que primeiro acode, e com empenho inexcedivel, ao serviço do paiz que distinctamente representa, do que aos seus negocios pessoaes. N'elle encontrei um grande auxiliar, sempre prompto ao trabalho, e observei a alta consideração e influencia de que gosa em Pretoria.

*
* *

Por ultimo devo ainda mencionar os bons serviços que nos estudos das novas directrizes do caminho de ferro fizeram os conductores Francisco Correia Leotte e David Vincent, assim como dizer que da parte das auctoridades de Moçambique a quem recorri me foi promptamente prestada toda a coadjuvação.

SEGUNDA PARTE

As condições do Transvaal; sua riqueza e importancia commercial; a praticabilidade e o futuro do caminho de ferro de Lourenço Marques a Pretoria; o desenvolvimento immediato das relações commerciaes com Lourenço Marques.

O estado do Transvaal ou republica da Africa do sul, paiz de origem politica recentissima, constituido por um povo entregue a labores physicos e quasi completamente afastado de locubrações intellectuaes, internado centenas de milhas no continente africano, sem rios, nem estradas, nem caminhos de ferro, nem telegraphos, que o ponham em rapida communicação com as nações onde existe uma larga actividade civilisadora, apresenta uma feição especial, está em condições *sui generis,* que são pouco conhecidas na Europa em geral.

Dada a situação de vizinhança em que uma das nossas mais importantes colonias existe para com tal territorio, dadas as posições geographicas relativas da parte sul da provincia de Moçambique e do Transvaal, torna-se da maxima conveniencia examinar e discutir um certo numero de quesitos a respeito d'aquelle paiz, para adquirirmos idéas positivas sobre as condições da sua vitalidade, do seu futuro como nação independente, das suas aspirações ao progresso, da sua riqueza e do seu commercio.

Raros como são os livros e as publicações que dêem esclarecimentos e noções estatisticas sobre o Transvaal, rarissimas como são as occa-

blica sul africana o direito de gerir directamente a sua administração, segundo as suas proprias leis, ficando porém sujeita á suzerania do governo britannico.

Esta convenção ainda hoje em vigor, só muito difficilmente pôde ser ratificada pelo volksraad, e está longe de satisfazer os boers, que só a acceitaram para evitarem um maior derramamento de sangue, e na esperança de que a pratica mostraria a absoluta necessidade de modificar muitas das suas condições.

Na actualidade todos fallam abertamente contra alguns dos seus artigos, e principalmente contra a estipulação que impede o paiz de tratar directamente os seus negocios com as nações estrangeiras.

Os jornaes e a opinião publica pronunciam-se fortemente contra a permanencia d'esta e de outras condições, e é muito possivel que este delicado assumpto seja tratado na actual sessão do volksraad.

Com o caracter em extremo pertinaz dos boers, e tomando elles por norma a moderação e a justiça, não parece impossivel que consigam obter da equidade do governo inglez algumas concessões que facilitem a marcha da administração e o desenvolvimento do paiz, e que ao mesmo tempo façam cessar causas de antipathia e de questões irritantes que de futuro podem dar logar a conflictos serios e difficeis de resolver.

Parece pois que o Transvaal deve ser considerado como uma nacionalidade assente em bases firmes, que mais se consolidarão com a acção do tempo.

População

A população do Transvaal não póde fixar-se com precisão, por falta de trabalhos estatisticos que mereçam confiança.

O *Transvaal Book Almanak* e outros livros e relatorios que tenho consultado dão os seguintes numeros como representando approximadamente a população d'este paiz: pretos, 774:930 almas, brancos 40:000, dos quaes 36:000 boers e 4:000 europeus.

As pessoas praticas do paiz a quem muito minuciosamente interroguei a este respeito, julgam porém tal estimativa, pelo menos no que respeita á população branca, muito inferior á verdade.

É certo que nas condições em que vive a população do Transvaal, extremamente disseminada por uma vastissima area, não é possivel formar idéa approximada da sua população, sem o auxilio de dados estatisticos positivos.

Entretanto por meios indirectos, taes como as indicações fornecidas pelos funccionarios religiosos, o numero de homens que têem entrado nas differentes guerras, o numero de *farmes* occupadas, e principalmente

a comparação do Transvaal com o estado livre de Orange, paizes que têem a mesma historia, que principiaram a ser habitados na mesma epocha e por colonos da mesma raça, parece plausivel a opinião dos que calculam em muito mais de 40:000 o numero dos habitantes brancos do Transvaal.

Com effeito, a area d'este paiz é avaliada em 105:000 milhas quadradas, emquanto que a do estado de Orange é sómente de 72:000 milhas quadradas, e todavia a população civilisada d'este estado, pelo ultimo *census* effectuado em 31 de março de 1880, é de 61:022 almas, numero bastante superior áquelle por que o *Transvaal Book Almanack* e outras publicações pretendem representar a população branca do referido paiz.

Que seja porém 80:000, ou 60:000, ou 40:000 o numero de individuos brancos do Transvaal, é certo que, mesmo adoptando-se o menor d'elles, isso basta para dar idéa da propriedade grandemente prolifica dos boers.

Não é possivel fixar com precisão o numero de individuos que emigraram da colonia do Cabo no grande *exodus* que principiou em 1833; comtudo os escriptores que têem tratado mais desenvolvidamente a historia do sul da Africa, fixam em 10:000 o limite maximo d'este numero. (Nobles, *South Africa, Pat and Present;* Norris Newman, *With the boers, in the Transvaal).*

É na verdade espantoso como estas 10:000 pessoas, se tantas eram, depois de dizimadas pelas febres e outras doenças dos sertões, pela miseria e difficuldades das marchas, pelas guerras com os fortissimos potentados Lingaan, Mosilikatse e outros, pelas luctas á mão armada com as tropas inglezas, que os perseguiram durante muitos annos, conseguiram formar duas nacionalidades tão importantes, como já hoje são o estado de Orange e o Transvaal, que contêem approximadamente 100:000 individuos da raça boer, revelando assim um acrescimo de população, no periodo de cincoenta annos, de dez vezes o numero dos primitivos emigrantes.

O rapido augmento da população boer explica-se tanto pela grande moralidade dos costumes d'este povo, como pelas suas propriedades altamente prolificas.

Entre elles a prostituição é absolutamente desconhecida, e os homens e mulheres casam em idades geralmente inferiores aos vinte annos.

A esterilidade é rarissima n'esta raça; cada par tem em media 6 filhos, havendo muitas familias em que o numero de filhos chega a 15 e a 20, e citando-se algumas em que este numero chega a 25.

Em taes condições, mesmo independentemente da immigração estran-

geira, que seguramente affluirá ao paiz assim que elle seja mais conhecido, e logo que haja transportes baratos, a população do Transvaal deverá crescer de um modo notabilissimo, quando o paiz desfructe socego e paz permanente.

Clima, agricultura e gados

As condições do solo e do clima do Transvaal são de tal modo favoraveis a um grande numero de producções agricolas, e á adaptação da raça caucasica, que só por si ellas asseguram a este paiz grande riqueza e prosperidades, em um futuro que não deve estar muito distante.

O clima, superior ao de muitas localidades da Europa meridional, faz com que os nascimentos sejam em maior numero do que os obitos, e que o homem não conheça ali muitas das especies morbidas que o opprimem e definham em outras partes do mundo.

Em todo o Transvaal não ha um hospital; e medicos e boticas só existem nas duas cidades mais populosas do paiz, Potchefstroom e Pretoria.

Em geral os naturaes d'este territorio morrem de decrepitude ou por accidente, e toda a gente é de uma robustez notavel.

Velhos de sessenta e dois e sessenta e cinco annos aturam esforços a que não resistiriam na Europa homens de muito menos idade.

O solo, admiravelmente bem irrigado, produz em abundancia cereaes e fructa de todas as qualidades e presta-se ao rapido crescimento de diversas especies florestaes.

Muitas pessoas chamam ao Transvaal o celeiro da Africa do sul, alludindo á facilidade e exuberancia da producção cerealifera; parece-me porém que, em relação á Africa, este territorio seria melhor caracteridado pela designação de paiz das fructas.

Effectivamente as arvores fructiferas da Europa, taes como a amendoeira, a figueira, a amoreira, o pecegueiro, a pereira, o marmeleiro, a cerejeira, a laranjeira, a macieira, etc., etc., desenvolvem-se ali perfeitamente e são de uma extraordinaria producção annual.

Todas as *farmes* e hortas particulares possuem vastos pomares, e a producção é de tal modo grande e vulgar, que os fructos mais bem desenvolvidos e da melhor qualidade não têem valor no mercado, nem são aproveitados; uns apodrecem, outras são comidos pelos porcos e outros animaes domesticos.

As sementes oleaginosas, taes como o amendoim e o jergelim, produzem por toda a parte, mas os boers não têem a menor noção da principal utilidade e valor d'estes generos.

A vinha cresce perfeitamente, dando bellos fructos depois de dois annos de plantada.

Entre as plantas tuberculosas torna-se notavel a batata, que produz abundantemente, e que é de uma qualidade superior á melhor da Europa, em gosto e tamanho.

Muitos d'estes generos, hoje quasi sem valor, serão largamente exportados quando existir um caminho de ferro.

Actualmente é a industria pecuaria que constitue a mais importante riqueza do paiz, e a mais extensamente explorada.

A grande altitude do territorio, e as condições da superficie do solo, que se desenrola em vastas campinas onduladas, cobertas por pastos excellentes, permittem a creação de enormes manadas e rebanhos, quasi sem trabalho nem sacrificios para o homem.

Cavallos, mullas, burros, porcos, bois, carneiros e cabras pastam promiscuamente, e vêem-se em todas as herdades em grande numero, não sendo nunca recolhidos em estabulos cobertos.

O cavallo é notavelmente manso e atura trabalhos mais violentos e continuos do que os cavallos das raças apuradas.

Os carneiros são merinos e produzem lã perfeitamente igual á lã australiana.

Nas estações officiaes do Transvaal não ha nenhumas indicações estatisticas por onde se possa formar sequer uma idéa grosseiramente approximada da riqueza pecuaria do paiz.

As pessoas a quem consultei sobre este assumpto não souberam dizer-me senão que no Transvaal havia milhares de cavallos, e que as especies bovina e lanigera eram representadas no paiz por muitos milhões de cabeças.

É com o producto da venda de gado, e principalmente com o da lã, que os boers pagam os impostos e compram o vestuario, calçado, bebidas alcoolicas e fermentadas, e outros artefactos de que necessitam.

Com relação aos generos agricolas, cada familia boer, não obstante possuir uma ou mais *farmes* de muitas centenas de hectares de bom terreno, limita-se em geral a agricultar sómente uma pequenissima area, sufficiente para lhe produzir o necessario ao consumo ordinario durante um anno, deixando inculto todo o resto da herdade, que só é utilisada para pastagens.

Este facto, na verdade incontestavel, tem sido interpretrado por muitos escriptores inglezes, e pelos habitantes do sul da Africa, desaffectos aos boers, como uma prova frisante da selvageria d'este povo, e da sua grande indolencia e reluctancia ao trabalho e ao progresso, quando elle se póde naturalmente explicar e justificar, pela nenhuma utilidade de

uma grande producção, que não encontraria, devido á falta de vias de communicação, mercados consumidores.

Sobre o trabalho necessario á producção, os boers teriam ainda de construir armazens onde guardassem o excesso dos seus productos, que aliás nenhuma probabilidade tinham de trocar.

É quasi certo que um dos grandes beneficios que o caminho de ferro levará ao Transvaal será permittir e incitar os fazendeiros a que façam culturas muito mais extensas do que aquellas a que na actualidade procedem.

Riqueza mineira

A industria mineira será de certo aquella que mais rapidamente se desenvolverá no Transvaal, e que só espera pela construcção do caminho de ferro para tomar immediatamente vastas proporções, porquanto é este paiz, segundo as opiniões de naturalistas distinctos, já corroboradas por factos incontestaveis, um dos mais largamente dotados pela natureza de grande variedade e extensão de mineraes uteis ás industrias.

Differentes jazigos auriferos têem sido explorados desde 1873, e segundo dados officiaes, a quantidade de oiro saído do paiz desde então ate junho de 1880 e que tem sido legalmente manifestado, ascende a 80:279 onças, no valor de £ 309:791.

Estes numeros estão porém muito longe de indicar a quantidade real de oiro explorado, por isso que elles são apenas representativos das quantidades compradas e exploradas por casas bancarias e outros estabelecimentos de commercio, não dando portanto conta das quantidades directamente exportadas por individuos particulares, que aliás devem ser assás importantes.

Cada anno, mais e mais se descobrem novos jazigos de metal precioso em diversas partes do paiz, e ainda ultimamente foi descoberta nas margens do Rio Raap, no districto de Lydenburg, uma nova mina que se julga a mais rica de todas até hoje conhecidas.

É certo, porém, que, segundo todas as indicações geologicas, não foi por emquanto attingida a formação quartzifera mais rica, e que portanto está ainda por chegar a epocha mais brilhante para o Transvaal em relação á exploração aurifera.

Mesmo pelo que respeita aos jazigos já conhecidos, o imperfeito systema, por que até ao presente elles têem sido explorados, não tem permittido o completo aproveitamento de todo o metal precioso que existe nas rochas quartzosas.

Estão já constituidas algumas companhias que dispõem de largos ca-

HE 34

pitaes para fazerem a exploração dos minerios auriferos pelos processos mais aperfeiçoados, as quaes têem já comprado por altos preços muitos terrenos, e estão n'este momento importando para os logares do trabalho as machinas e apparelhos mais aperfeiçoados á trituração das rochas e ao tratamento do oiro, pagando fretes de transportes que attingem a £ 50 por tonelada para as peças de machinas mais pesadas.

A riqueza dos jazigos até hoje conhecidos é muito diversa, dizendo-se que é vulgarissimo encontrar-se a percentagem de duas onças de oiro por tonelada de terra, e affirmando-se que das minas do Raap se tem chegado a encontrar vinte e quatro onças por tonelada!

Os jornaes do Natal deram ultimamente noticia de um individuo que retirou do Transvaal, tendo levado uma importante quantidade de oiro, colhido com pouco trabalho em um local que elle não quiz designar.

Ia mostral-o em Londres aonde se propunha organisar uma companhia para fazer uma larga exploração da mina que elle descobrira.

Todos estes factos mostram que a mineração de oiro está longe de ter attingido o seu maximo desenvolvimento no Transvaal, e indicam que esta industria tomará em breve grande desenvolvimento e proporções.

O governo cobra o tributo de 5 shillings por cada onça de oiro extrahido, e d'aqui lhe advirá uma importante receita directa, alem do augmento na arrecadação dos impostos indirectos que resultará naturalmente do desenvolvimento d'esta industria.

Um engenheiro de minas, mr. Kitto, foi convidado, no tempo da administração ingleza, para visitar o Transvaal, e dar a sua opinião sobre a importancia de alguns jazigos mineralogicos existentes no paiz, e o relatorio que o mesmo engenheiro apresentou ao governo em outubro de 1880, confirma plenamente as opiniões de outros naturalistas e homens praticos, já anteriormente conhecidas, em relação á grande massa e á importancia dos depositos mineraes do paiz.

Com relação ás minas de cobre, aquelle engenheiro, depois de descrever as quatro grandes formações existentes em Red Mountains ao norte do rio Aapies, situadas 40 milhas ao NO. de Pretoria, acrescenta:

«Pelo que diz respeito ao lucro provavel que resultará da exploração d'estas minas, eu receio que o actual custo de transporte d'aqui para a costa seja demasiadamente grande, para habilitar esta provincia a competir com as minas de cobre do sul da Africa; mas assim que uma linha ferrea esteja completa para Lourenço Marques, e que estejam tambem abertas linhas de communicação para as minas, não haverá nenhuma difficuldade em exportar dos varios jazigos, 2:000 a 3:000 toneladas de mineral por mez.

«Talvez se pense que, mesmo nas condições do preço dos transportes, estas minas possam ser proveitosamente trabalhadas; eu receio, porém, que depois de bem computadas todas as despezas, a margem seja em extremo insignificante para admittir tal hypothese com qualquer grau de plausibilidade.

«Por exemplo:

Custo de arranco, limpeza e ensacamento de uma tonelada de minerio	£ 5
Transportes para o porto de embarque	£ 15
Transporte por mar	£ 3
Despezas do porto, agencias, etc.	£ 5
Total	£ 28

«O valor do uma tonelada de cobre puro em Inglaterra é de £ 72, e os metallurgistas pagarão, por mineral approximadamente rico de 50 por cento, 12 shillings por unidade ou £ 30 por tonelada, o que deixará apenas o beneficio de £ 2 por tonelada de mineral contendo 50 por cento de metal.

«Isto na minha opinião, não deixa margem bastante para occorrer a qualquer baixa na percentagem do mineral, ou a uma elevação no preço dos transportes.

«Ha todas as probabilidades de que em certa profundidade da mina se encontre algum cobre puro e mineral de maior riqueza, o que naturalmente fará elevar proporcionalmente os lucros; na minha qualidade porém, de homem technico, eu não posso animar esperanças que não tenham o caracter de realisação segura.

«Estas minas de cobre, servidas por uma linha de caminhos de ferro, podem ser exploradas com magnifico lucro.

«Por exemplo:

Custo de arranco, limpeza e ensacagem de uma tonelada de minerio	£ 5
Transporte em 40 milhas de caminho de ferro (do local da mina a Pretoria)	£ 1
Transporte por caminho de ferro ao porto de embarque	£ 1 s. 10
Transporte por mar até Inglaterra	£ 3
Despezas do porto, agencias, etc.	£ 5
Total	£ 17 s. 10

«Haverá assim, por cada tonelada de minerio contendo 50 por cento de cobre, um beneficio de £ 12–10 s., e os proprietarios ficarão portanto em circumstancias de aproveitarem para a exportação minerios de inferior qualidade.

«Vem aqui a pello notar, que se as minas de carvão do Transvaal forem exploradas e produzirem conforme a espectativa geral, muito minerio de cobre seria fundido no paiz, o que crearia uma nova e proveitosa industria.

«Posto que os jazigos cupricos examinados por mim se estendam por uma larga area, creio que seguindo a mesma formação de porphyro granitico, nas direcções E. e O., muitas outras minas se encontrarão de igual ou superior riqueza.»

A estas indicações de mr. Kitto temos a acrescentar.

1.º Que o preço de transporte entre Pretoria e o porto de embarque, calculado por elle em £ 3–10 s., ou 15$750 réis a tonelada, é exagerado, existindo o caminho de ferro para Lourenço Marques; porquanto a extensão de tal linha não sendo superior a 530 kilometros, e não se devendo para os minerios estabelecer tarifa superior a 20 réis por tonelada kilometrica, aquella despeza ficaria reduzida a 10$600 réis, que ainda é susceptivel de grande diminuição, se o trafego da linha attingir proporções consideraveis.

2.º Que as despezas do porto, agencia, etc., calculadas em £ 5 a tonelada custariam talvez esta somma se o embarque de minerio se fizesse pelo porto de Durban, em virtude das condições pouco favoraveis d'este porto; mas que tal calculo é evidentemente exagerado em relação a Lourenço Marques, onde com grande facilidade se podem dispor as cousas para que o trasbordo entre os comboios e os navios e vice-versa se faça de um modo directo.

3.º Que no districto de Lydenburg, e portanto muito mais proximo de Lourenço Marques do que as minas descriptas por mr Kitto, existem magnificos jazigos de cobre quasi puro, de que vi boas amostras, e até alguns objectos fabricados de taes minerios pelos indigenas.

O Transvaal possue tambem minas de cobalto, de chumbo argentifero, de ferro e de carvão de pedra.

Uma companhia ingleza explorou durante algum tempo uma mina de cobalto situada no districto de Medelburg e enviou para Inglaterra, por via de Durban, 67 1/4 toneladas d'este minerio, avaliadas em £ 10:880.

Os trabalhos d'esta exploração pararam em 1879, naturalmente porque as grandes despezas dos transportes não permittiram lucros convidativos.

Proximo a Pretoria ha um extenso jazigo de chumbo argentifero que dizem conter 240 onças de prata por tonelada de minerio.

Uma mina de chumbo do districto de Marico está actualmente em exploração, posto que com resultados insignificantes, em consequencia das difficuldades de transportes.

Analyses feitas em Inglaterra accusaram 84 partes de galena em 100 partes d'este minerio bruto, e 18 onças de prata por tonelada.

N'este jazigo o minerio encontra-se sob a fórma de uma materia terrosa cinzenta escura, de facil desaggregação, e em porções ou moles de diversos tamanhos, desde uma arroba até mais de uma tonelada de peso.

Com relação ás minas de ferro, mr. Kitto no relatorio citado, diz o seguinte:

«Como todos sabem, o paiz contém tão extensos depositos de minerio de ferro, que referil-os é quasi desnecessario.

«Devo no emtanto dizer que passei sobre milhões de toneladas de magnetite e de hematite vermelha, contendo a primeira 72 e a segunda 70 por cento de ferro.»

O carvão de pedra é, por assim dizer, vulgarissimo em extensas regiões do Transvaal.

Na jornada de Lydenburg a Pretoria em quasi todas as *farmes* em que parei, vi porções d'este combustivel, de que os boers fazem muito uso; ás perguntas que sempre fazia sobre os logares onde o encontravam, respondiam-me invariavelmente que o achavam quasi por toda a parte, e apontaram em diversos rumos do horisonte logares aonde o mandaram extrahir.

A Europa conhecerá dentro de pouco dias, se não a extensão dos jazigos metalliferos do Transvaal, pelo menos a sua variedade e qualidades, porque a commissão nomeada em Pretoria, de que fez parte o consul portuguez, para organisar uma collecção de productos do paiz com destino á exposição universal de Amsterdam, incluiu n'essa collecção muitos e bons exemplares de minerios.

Estas riquezas, pela maior parte ainda latentes, só esperam pelo caminho de ferro para serem utilisados; e o Transvaal e Lourenço Marques, no dia em que tal melhoramento estiver realisado, deverão ser mencionados como pertencendo ao grupo das regiões do globo melhor favorecidas pela Providencia.

Importancia commercial

Os habitantes do Transvaal, sendo um povo agricola por excellencia, extrahem da terra um grande numero de generos necessarios á sua alimentação; mas outros, taes como café, assucar, chá, cerveja, vinho e mais bebidas alcoolicas, confeitarias, peixe, etc., assim como todo o ves-

tuario, calçado, mobilia, louças, armas, polvora, cartuchamme e em geral todos os artefactos e manufacturas de que fazem uso povos civilisados, são importados dos centros industriaes da Europa, Asia e America.

Estas importações fazem-se em largas proporções, por intermedio da colonia de Natal, em menor escala pela colonia do Cabo da Boa Esperança, e em insignificantes quantidades pelo porto de Lourenço Marques.

Para adquirirem estes objectos, dão os boers em troca os generos que o seu paiz produz, a saber: oiro em pó, carvão de pedra, cavallos, bois, e carneiros, couros, pelles de antilopes e outros animaes, pennas de abestruz, lã, tabaco, alguns cereaes, etc.

Em geral as trocas são indirectas, comprando-se e vendendo-se por dinheiro inglez, que está espalhado por todos os pontos do paiz em grande quantidade.

Negociantes inglezes, hollandezes, allemães e polacos estão estabelecidos nas cidades, villas, aldeias e campos, em tão grande numero, que os boers, mesmo os que vivem nos logares mais sertanejos, podem vender os seus productos, e comprar os generos de que carecem, por assim dizer, quasi sem saírem de suas casas.

O boer, porém, gosta de viajar, e grande numero de familias, em dadas epochas do anno, carregam os seus productos nos legendarios wagons e vão, acompanhados de mulher e filhos, aos centros populosos do seu paiz, umas vezes, outras ás cidades do estado de Orange, de colonia do Cabo, e principalmente de Natal, aonde vendem os carregamentos de suas carretas e compram os objectos de que carecem, fazendo assim jornadas que duram dez, doze e quinze semanas.

O estado pouco adiantado da administração do paiz e a ausencia de trabalhos estatisticos, não permittem que se conheça actualmente com exactidão a verdadeira importancia da corrente commercial do Transvaal, e por consequencia o numero de toneladas representativas, tanto da exportação como da importação.

Em 1880 foram pela primeira vez estabelecidos impostos indirectos sobre as mercadorias importadas, impostos que ainda hoje existem, mas modificados pelo novo governo do paiz.

A arrecadação de tal imposto permitte obter um certo numero de dados estatisticos, se bem que incompletos, porque não existindo fiscalisação, sendo os direitos pautaes consideravelmente elevados, e sendo elles apenas cobrados sobre as mercadorias que entram nos centros mais povoados, resulta que todos os objectos importados pelos particulares para seu consumo proprio, e mesmo muitos generos destinados a armazens de commercio situados nos campos, escapam completamente ao pagamento dos direitos, e por consequencia á estatistica do movimento commercial.

No tempo do governo inglez, em 1880, fundou-se em Pretoria uma camara de commercio cujo fim principal e immediato era colher esclarecimentos relativos ao movimento da importação e exportação do paiz, para d'elles se inferir qual a parte com que o Transvaal poderia contribuir para as despezas da construcção e exploração do caminho de ferro de Lourenço Marques a Pretoria.

Em um folheto publicado em junho de 1880 e intitulado *Annual Report of the Transvaal Chamber of Commerce and Agriculture* a importação annual é fixada em 10:000 toneladas, e em igual numero é tambem computado o peso da exportação.

Estes dados, porém, foram depois contestados, e com bons fundamentos, por uma commissão especial da assembléa legislativa, que tinha a seu cargo o estudo de assumptos relativos ao caminho de ferro, e por uma outra commissão representativa de um meeting havido em Pretoria em 1 de setembro de 1881, para o effeito de representar ao governo pedindo a immediata construcção do caminho de ferro.

Na representação que por aquella epocha foi apresentada a s. ex.ª Sir W. Owen Lanyon, administrador do Transvaal, lê-se:

«A commissão remette inclusos relatorios da camara do commercio e agricultura, e da commissão especial da assembléa legislativa; e, posto que concorde na generalidade com as opiniões exaradas no primeiro d'estes relatorios, opiniões que estão tambem confirmadas depois de maduro exame no segundo, não obstante, attendendo ás informações mais recentemente colhidas e fundadas em dados estatisticos de mais confiança, a commissão differe em varios pontos importantes dos resultados indicados por ambos estes relatorios.

«E para assim proceder baseia-se a commissão nas seguintes rasões:

«1.º As estatisticas obtidas do governo de Natal relativas á entrada de mercadorias destinadas a passarem o Rio Tugela, mostram um peso annual superior a 44:000 toneladas, das quaes mais de metade, a commissão (que contém entre os seus membros os principaes importadores do Transvaal) crê firmemente que entram n'esta provincia.

«2.º Os mappas trimestraes dos impostos de importação no Transvaal aqui cobrados mostram um peso de 15:000 toneladas por anno, e sobre que têem sido pagos direitos, e v. ex.ª sabe, tão bem como a commissão, que taes mercadorias estão longe de representar o total das importações.

«Estas rasões convencem a commissão, de que o minimo numero por que se póde avaliar o peso das mercadorias importadas pelo Transvaal é 17:000 toneladas por anno, e a commissão crê que tal numero está consideravelmente abaixo da verdade.

«Com relação ás exportações a commissão adopta os numeros indica-

HE 34

dos pela camara de commercio, considerando-os mais proximos da exactidão do que aquelles dados pela commissão da assembléa legislativa, porque as estatisticas já citadas (obtidas depois d'aquelles relatorios estarem elaborados) provam que só a exportação de um unico artigo, a lã é de 4:000 a 4:500 toneladas por anno, sem contar com a que sáe por via de Kimberley, que não é pouca, e alem d'isto, tendo em conta a grande quantidade de pelles que sáe annualmente do paiz, a commissão considera 10:060 toneladas uma minima estimativa do total da exportação.»

Estes numeros parecem estar muito longe de representar a realidade a quem atravessar o paiz e visitar algumas das suas cidades, entrar nas herdades, observar as casas dos boers, e conhecer o conforto como elles hoje vivem.

Durante seis mezes de cada anno as estradas do Transvaal a Natal são diariamente percorridas por centenares de grandes carretas que transportam as mercadorias de importação e exportação.

Nas cidades e villas é enorme o numero de lojas e armazens que estão completamente abastecidos de todos os artefactos e generos europeus.

Os habitantes d'estas localidades desfructam todo o luxo e conforto, quer no adorno de suas casas, quer no vestuario de suas pessoas, como se vivessem junto dos centros productores e não afastados d'elles centenas de leguas, não lhes faltam boas carruagens, fatos das ultimas modas, tapetes, veludos, grandes espelhos, pianos e orgãos dos melhores auctores, etc.

Em Pretoria encontra-se todo o genero de artefactos, desde a ferramenta mais grosseira de ferreiro ou pedreiro, até á bijouteria e perfumaria que possa ambicionar a dama mais delicada.

Até ha ali um magnifico atelier photographico permanente, e duas livrarias!

Os boers propriamente ditos, os que constantemente habitam as *farmes* ou herdades, esses vestem fazendas de longa dura; mas as mulheres são mais exigentes, informam-se das modas, e vestem e calçam com algum cuidado.

Em raras casas eu entrei, mesmo no campo, que não visse machinas de costura, quadros nas paredes, pannos nas mesas, fogões de ferro, louças soffriveis, arados americanos, emfim, uma tal variedade de productos da industria que me não parece que tudo quanto observei dê logar apenas á importação de 17:000 toneladas de mercadorias por anno.

Só em café, genero que o Transvaal não produz, os boers consomem para cima de 2:400 toneladas, e de assucar mais de 1:600.

A população preta tem já n'este paiz alguns habitos de civilisação.

Quasi todos homens e mulheres andam vestidos e muitos usam calçado e chapéus, e nas cidades distinguem o domingo do dia de semana apresentando-se n'aquelle dia com fatos especiaes.

Bebem vinho, aguardente, cerveja e genebra, compram cachimbos, facas, phosphoros, gaitas, harmoniuns, etc.

Tudo isto me fez persuadir que o movimento commercial do Transvaal é realmente muito mais importante do que os numeros dados por estatisticas em que se não toma conta das mercadorias exportadas e compradas nas colonias estrangeiras por familias que dispensam o intermediario do negociante do paiz.

Encontra-se uma prova, se bem que indirecta, do que acabo de affirmar, estudando o trafego de mercadorias dos caminhos de ferro de Natal.

A rede dos caminhos de ferro em exploração n'esta colonia consiste presentemente em uma linha principal de Durban a Pieter Maritzburg com a extensão de 69 milhas, e em dois ramaes d'esta linha, um dirigindo-se para o norte chegando até Verulam e servindo as plantações de assucar d'esta região, outro indo para o sul tendo para terminus Isipingo, e servindo uma região agricola e algumas industrias nascentes, taes como olarias, fabricas de tijolos, exploração de pedreiras, etc.

O ramal do norte medirá proximamente 21 milhas, e o do sul 10.

É pela linha de Maritzburg que se faz o transporte das mercadorias destinadas ao Transvaal, ao estado de Orange e á parte da colonia de Natal comprehendida na zona de acção d'esta via ferrea.

Infelizmente o trafego da linha de Maritzburg não tem sido publicado em separado do trafego dos ramaes de Verulam e de Isipingo; mas, conhecendo-se a pequena importancia relativa d'estes ramaes, algumas consequencias se podem tirar da analyse de todo o movimento das vias ferreas a que nos referimos.

Do relatorio elaborado por uma commissão de inquerito nomeada para estudar alguns assumptos concernentes á exploração da rede ferroviaria do Natal, publicado em a *Natal Government Gazette* de 18 de julho de 1882, se vê que a quantidade de mercadorias transportadas por estas linhas, desde 1 de março de 1881 a 28 de fevereiro de 1882, foi a seguinte:

	Toneladas	Receitas — Libras
Mercadorias geraes	91:241	94:222
Madeira	7:388	9:802
Pelles, couros e ossos	1:597	1:346
Tijolos, pedra e materiaes	47:433	7:483
Canna de assucar	6:969	271
Assucar	15:967	9:082
Lã (em bales)	48:588	7:231
Animaes vivos	147	38

Estes numeros, representando todos os transportes effectuados na rede dos caminhos de ferro de Natal, indicam, é claro, o trafego descendente ou de exportação, e o ascendente ou de importação.

Supprimindo os numeros relativos ao assucar e á canna saccharina, que muito provavelmente pertencem em grande parte ao ramal de Verulam, ficam 196:248 toneladas de mercadorias, que supporemos igualmente distribuidas pelas tres linhas, as quaes medem a extensão total de 100 milhas.

N'esta hypothese, o transporte por milha de via ferrea seria de 1:962^{t},48 e portanto o trafego da linha de Maritzburg poderia representar-se por 1962^{t},48×69 = 135:411^{t},12.

Attendendo-se á importancia relativa da linha principal e dos dois ramaes, e tendo-se em vista a suppressão que já effectuámos, 135:411 toneladas deve ser um numero grosseiramente approximado por defeito, para representar o trafego em toneladas da linha de Maritzburg.

Ora, sabendo-se que todas as povoações para o nor-noroeste de Maritzburg na colonia de Natal não são outra cousa senão pontos de escala do commercio do Transvaal e do estado de Orange, sabendo-se que o Transvaal importa e exporta pela colonia de Natal a maxima parte das suas mercadorias, e sendo de mais indiscutivel que o estado de Orange faz a parte principal das suas importações e exportações pelos portos de East London, Elizabeth, Cape Town, e respectivas vias ferreas que de taes portos irradiam, nenhuma duvida póde haver, que se dividirmos por tres o numero de 135:411 toneladas transportadas n'um anno pela linha de Maritzburg, o quociente 45:137 deverá representar approximadamente o movimento commercial da republica do Transvaal.

Temos assim uma prova indirecta, mas de bastante valor, servindo para corroborar o que acima affirmámos, isto é, que os numeros indicados pelas commissões de Pretoria como representativos do commercio do Transvaal, a saber 17:000 toneladas de importação e

10:000 de exportação, são realmente muitissimo inferiores á verdade dos factos.

Circumstancias financeiras relativas ao caminho de ferro

O que tenho exposto até aqui habilita-me a entrar na discussão de um assumpto que é sobre todos importante para os interesses de Lourenço Marques, o qual consiste em examinar se o Transvaal tem ou não recursos no estado actual do seu commercio, da sua riqueza publica, e da sua economia politica, para pagar os encargos que lhe resultarão da construcção de uma extensa via ferrea, como a que se projecta abrir desde Lourenço Marques até Pretoria.

É indispensavel analysar este objecto com inteira imparcialidade, e conhecer se a rasão está do lado dos que affirmam que o Transvaal tem recursos de sobra para applicar a tal emprehendimento, ou da parte dos que reputam falsa similhante proposição.

Segundo os trabalhos dos srs. Moodie, Hall e Farrell, o traçado da via ferrea de Lourenço Marques a Pretoria, adoptando-se a directriz estudada pelo valle de Umbuluse, paiz de Mossuate e districto de New-Scotland, mediria a extensão de 330 milhas, ou sejam 531 kilometros.

A nova directriz proposta pela portella do Incomate, valle de Angoenha, minas do Kaap, e districto de Miedelburg é evidentemente mais curta do que a primeira escolhida; mas como ainda não existem estudos completos relativos a este traçado, consideremol-a, para fixar as idéas, com o desenvolvimento total de 531 kilometros.

O engenheiro Hall calcula o custo do caminho de ferro na sua parte mais difficil, isto é, da linha de fronteira a um ponto situado a O. dos Drakensberg, em £ 5:016 por milha; os calculos do engenheiro Farrell elevam, porém, o preço por milha a £ 7:400.

Nenhum d'estes preços deve evidentemente ser tomado para custo médio da milha, considerando toda a linha desde a fronteira até Pretoria, porquanto, vencida a cordilheira dos Drakenberg, o terreno apresenta depois, até ao terminus assignado para a linha, condições extraordinariamente faceis em relação á construcção de uma via ferrea.

Pelo que vi da zona da nova directriz, e pelos desenhos do antigo traçado que me foi dado examinar, parece-me que as difficuldades de construcção serão minimas em relação á directriz do valle do Angoenha.

Não obstante estas rasões, adoptemos os numeros de mr. Farrell, e supponhamos que toda a linha da fronteira a Pretoria custará á rasão de

7:400 libras a milha, ou, o que é identico, £ 4:600 o kilometro, approximando por excesso.

Sendo de 82 kilometros a extensão da parte da linha que assenta no territorio portuguez, pertencerão á responsabilidade do Transvaal os encargos da construcção de 449 kilometros (531–82), os quaes importarão, segundo o preço admittido, em £ 2.065:400 (449 £ 4:600), ou seja, em numeros redondos, £ 2.100:000.

Segundo todas as probabilidades, este caminho, para se realisar, terá de ser dado em concessão a uma companhia ou empreza, a quem será indispensavel garantir um seguro rendimento do capital a despender.

Supponhamos então que a companhia exige a garantia de 7 por cento sobre o capital de £ 2.100:000, e admittamos ainda que a receita do caminho de ferro é apenas a sufficiente para cobrir as despezas com a sua conservação e exploração, hypotheses que, sendo realisadas, forçariam o governo do Transvaal a lançar annualmente no cofre da empreza concessionaria £ 147:000 (7 por cento de £ 2.100:000).

Poderá o paiz tomar sobre si um tão importante encargo, e não terão os capitalistas justificados receios de auxiliar com o seu dinheiro um emprehendimento que parece aventuroso?

Vejamos.

O commercio do Transvaal, tanto de importação como de exportação, faz-se actualmente pela colonia do Natal, e como aqui não existem leis taxativas especiaes para as mercadorias em transito, resulta que os generos importados por Durban e destinados ao consumo do Transvaal pagam na alfandega do Natal, tanto como se tivessem de ser consumidos dentro dos limites d'esta colonia.

Na pauta de Natal uns generos são taxados *ad valorem*, outros pagam direitos especificos; mas reduzido tudo a direito *ad valorem*, os negociantes do Transvaal têem sustentado em documentos publicos e officiaes que o commercio d'este paiz paga em Natal 15 por cento do valor dos generos de importação.

Reduzamos todavia tal numero a 12 por cento.

Ora sendo aquelle valor calculado sem discrepancia de opiniões em um milhão sterlino, resulta que os direitos arrecadados em Durban, recebidos sobre mercadorias que vão ser consumidas no Transvaal, montam annualmente a £ 120:000.

Por outro lado é evidente que os boers, tendo de desembolsar esta somma, ao mesmo tempo que se vêem forçados a transportar as suas mercadorias por estradas pessimas, em carretas que gastam dez a doze semanas para concluirem uma viagem redonda de Pretoria a Pieter Maritzburg e vice versa, preferirão despender o mesmo dinheiro, logo que tenham um caminho de ferro, que não só lhes transportará as mercado-

rias com muito mais segurança e rapidez, mas que tambem lhes servirá para desenvolver os recursos do seu paiz.

Como em virtude do tratado de 11 de dezembro de 1875, celebrado entre Portugal e o Transvaal, as mercadorias destinadas a este ultimo territorio e entradas pelo porto de Lourenço Marques só ficarão oneradas com o imposto de 1,5 por cento *ad valorem* quando feito o caminho de ferro, resulta que os boers, estabelecendo no seu paiz alfandegas, e cobrando sobre as mercadorias que entrarem 10,5 por cento *ad valorem*, obterão para fazer face aos encargos do referido caminho de ferro, sem despenderem mais do que hoje despendem, £ 105:000 por anno.

Calculemos agora a economia que resultará da differença do custo dos transportes, entre o systema de carretas que actualmente é empregado e o do caminho de ferro.

O preço de transporte de uma tonelada de carga entre Durban e Pretoria varia segundo as estações, a especie da carga, a affluencia de mercadorias, e muitas outras circumstancias locaes.

Em muitos casos este preço tem attingido proporções quasi fabulosas.

Alguns negociantes provaram-me pelos seus livros, terem pago a mais de 50 £ por tonelada o transporte de suas fazendas; isto porém sómente tem tido logar em circumstancias excepcionaes.

Actualmente taes preços têem descido bastante, e segundo a opinião de pessoas auctorisadas a media annual d'estes preços póde ser calculada em 20 £ a tonelada para as mercadorias ordinarias.

Na memoria justificativa dizendo respeito ao troço do caminho de ferro de Lourenço Marques, escripta em 1879, baseei-me para o calculo do rendimento d'esta linha em uma tarifa geral de 40 réis por tonelada e por kilometro, applicavel ás mercadorias ordinarias, e esta base parece-me que póde continuar a ser adoptada, em presença das tarifas que estão em vigor nos caminhos de ferro do sul da Africa.

Assim, por exemplo, em Natal, o assucar, producto de uma industria que o governo d'esta colonia auxilia, paga de transporte no caminho de ferro 6 pence por tonelada e por milha, o que corresponde a 69,9 réis por tonelada e por kilometro.

Construido pois o caminho de ferro de Lourenço Marques a Pretoria, e adoptando-se a tarifa de 40 réis por tonelada e por kilometro, uma tonelada de mercadorias transportadas do litoral a Pretoria custaria 21$240 réis (531 × 40), resultando por consequencia em relação aos preços medios actuaes uma economia no custo dos transportes de 68$760 réis (90:000 — 21:240) por tonelada.

Admittamos que o movimento commercial do Transvaal seja representado sómente por 17:000 toneladas de importação, e 10:000 tonela-

das de exportação, e supponhamos mais que pelo systema actual de transportes, o preço de conducção das mercadorias que se exportam é apenas 10 £ por tonelada, ou metade do custo dos generos de importação.

Com estas hypotheses, todas tendentes a dar mais força á demonstração que estamos produzindo, o Transvaal, possuindo o caminho de ferro para Lourenço Marques, gastaria por anno na conducção das suas mercadorias, a menos do que actualmente despende, 17:000t × 68$760 = 1:168:920$000 réis em relação á importação; e 10:000t × 23$760 = 237:600$000 réis em relação á exportação, isto é, o total de réis 1.406:520$000 ou £ 312:560.

Se addicionarmos esta quantia á que atraz calculámos como resultante das receitas alfandegueiras, na importancia de £ 105:000, vê-se que o Transvaal, no estado actual do seu desenvolvimento e da sua riqueza, póde, sem appellar para novos sacrificios da fortuna dos seus habitantes, e sem distrahir 1 ceitil dos rendimentos publicos que hoje arrecada, reservar annualmente para applicar ao caminho de ferro a importante verba de £ 417:560.

E como para garantir o juro de 7 por cento ao capital a empregar na execução d'esta obra, o governo só carece de reservar annualmente, na peior das hypotheses, £ 147:000, segue-se que a existencia do caminho de ferro produzirá, em relação á fortuna publica, a immediata economia annual de £ 270:560.

Suppozemos no decurso da demonstração anterior que o trafego do caminho de ferro apenas produziria o rendimento sufficiente para occorrer ás despezas de conservação e de exploração da linha.

Será porém rasoavel admittir similhante hypothese?

Para responder a uma tal questão torna-se indispensavel fazer o calculo de movimento provavel das mercadorias e passageiros que affluirão á linha ferrea quando ella se achar em completa exploração, o que não poderá realisar-se em menos de sete annos, por mais favoravelmente que as cousas corram.

Attendendo ao desenvolvimento natural do paiz e aos progressos que até hoje elle tem feito, não obstante as difficuldades de toda a ordem com que tem luctado, considerando a influencia que exercerá o caminho de ferro á medida que a sua construcção for avançando e tendo em vista as tendencias para o incremento da industria mineira, e as extraordinarias facilidades e barateza relativa dos transportes que resultarão da existencia da via ferrea, ninguem deixará de reputar bem modesta a supposição de que este caminho conduzirá entre Lourenço Marques e Pretoria um peso de mercadorias ordinarias duplo do que actualmente representa o movimento commercial do Transvaal.

E esta hypothese é tanto mais mesquinha quanto o caminho de ferro

não servirá sómente ao commercio do Transvaal, mas transportará tambem mercadorias para o estado livre de Orange.

Admittido, porém, este calculo como uma base segura e irrefutavel, teremos que os comboios ascendentes transportariam 34:000 toneladas de mercadorias ordinarias, e os descendentes 20:000 toneladas, as quaes poderemos reputar que percorrerão dois terços de extensão da linha, tendo em vista a directriz geral que se projecta adoptar.

Com relação a minerios, os pareceres das commissões de Pretoria, a que atraz me referi, assim como o relatorio da camara do commercio e agricultura de julho de 1880, elaborados antes de ser conhecida a opinião do engenheiro Kitto sobre as minas de cobre de Red Mountains e sobre a riqueza mineira do Transvaal, calculam que o caminho de ferro transportará annualmente 40:000 toneladas só de carvão de pedra.

Adoptando este numero como representativo do peso de todos os minerios a transportar, supporemos que essas 40:000 toneladas só percorrerão a metade da extensão da parte da via ferrea que assenta no Transvaal.

Teremos portanto sendo de 40 réis o preço de transporte, á distancia de 1 kilometro, de 1 tonelada de mercadorias ordinarias, e de 20 réis o da tonelada de minerio, o rendimento seguinte:

Importação:

$34:000^t \times \frac{2}{3}\, 449^k \times 40$ réis	406:640$000

Exportação:

Mercadorias ordinarias, $20:000^t \times \frac{2}{3}\, 449^k \times 40$ réis	239:200$000
Minerios, $40:000^t \times \frac{1}{2}\, 449^k \times 20$ réis	179:600$000
Rendimento proveniente das mercadorias	825:440$000

Para fazermos o calculo do rendimento devido ao transporte de passageiros, não poderemos recorrer a melhores elementos do que á estatistica dos caminhos de ferro de Natal, que é o paiz que mais similhanças e pontos de contacto tem com o Transvaal.

A estatistica mais recente que conhecemos e que se refere ao anno decorrido desde 1 de março de 1881 a 28 de fevereiro de 1882, mostra que as linhas de Natal transportaram durante esse anno 442:657 passageiros de todas as classes, e que a media mensal d'esses passageiros foi:

1.ª classe	3:882
2.ª classe	14:630
3.ª classe	36:888

das de exportação, e supponhamos mais que pelo systema actual de transportes, o preço de conducção das mercadorias que se exportam é apenas 10 £ por tonelada, ou metade do custo dos generos de importação.

Com estas hypotheses, todas tendentes a dar mais força á demonstração que estamos produzindo, o Transvaal, possuindo o caminho de ferro para Lourenço Marques, gastaria por anno na conducção das suas mercadorias, a menos do que actualmente despende, 17:000t × 68$760 = 1:168:920$000 réis em relação á importação; e 10:000t × 23$760 = 237:600$000 réis em relação á exportação, isto é, o total de réis 1.406:520$000 ou £ 312:560.

Se addicionarmos esta quantia á que atraz calculámos como resultante das receitas alfandegueiras, na importancia de £ 105:000, vê-se que o Transvaal, no estado actual do seu desenvolvimento e da sua riqueza, póde, sem appellar para novos sacrificios da fortuna dos seus habitantes, e sem distrahir 1 ceitil dos rendimentos publicos que hoje arrecada, reservar annualmente para applicar ao caminho de ferro a importante verba de £ 417:560.

E como para garantir o juro de 7 por cento ao capital a empregar na execução d'esta obra, o governo só carece de reservar annualmente, na peior das hypotheses, £ 147:000, segue-se que a existencia do caminho de ferro produzirá, em relação á fortuna publica, a immediata economia annual de £ 270:560.

Suppozemos no decurso da demonstração anterior que o trafego do caminho de ferro apenas produziria o rendimento sufficiente para occorrer ás despezas de conservação e de exploração da linha.

Será porém rasoavel admittir similhante hypothese?

Para responder a uma tal questão torna-se indispensavel fazer o calculo de movimento provavel das mercadorias e passageiros que affluirão á linha ferrea quando ella se achar em completa exploração, o que não poderá realisar-se em menos de sete annos, por mais favoravelmente que as cousas corram.

Attendendo ao desenvolvimento natural do paiz e aos progressos que até hoje elle tem feito, não obstante as difficuldades de toda a ordem com que tem luctado, considerando a influencia que exercerá o caminho de ferro á medida que a sua construcção for avançando e tendo em vista as tendencias para o incremento da industria mineira, e as extraordinarias facilidades e barateza relativa dos transportes que resultarão da existencia da via ferrea, ninguem deixará de reputar bem modesta a supposição de que este caminho conduzirá entre Lourenço Marques e Pretoria um peso de mercadorias ordinarias duplo do que actualmente representa o movimento commercial do Transvaal.

E esta hypothese é tanto mais mesquinha quanto o caminho de ferro

O que principalmente contribue para elevar no Cabo e em Natal as despezas de exploração das vias ferreas são as más condições technicas d'essas linhas, e o alto preço do carvão de pedra.

Ora a linha de Lourenço Marques ao Transvaal, não só póde ser construida em excellentes condições technicas, como que, queimando o cumbustivel que se encontra no paiz abundantemente, poderá fazer, em relação a esta verba, despezas minimas.

Ainda assim o trabalho n'este paiz é de tal modo caro, que não parece prudente calcular em menos de 60 por cento do rendimento bruto as despezas de exploração da referida linha, e adoptâmos taes numeros por ser assás elevado o rendimento kilometrico.

Tomando portanto 60 por cento de 1.157:405$456 réis, achâmos 694:443$270 réis, e o rendimento liquido do troço da linha de Lourenço Marques a Pretoria que assenta no territorio da Transvaal será portanto 462:962$180 réis.

Ora esta somma comparada com o capital necessario á construcção da mesma linha, e que avaliâmos em £ 2.100:000 ou 9.450:000$000 réis constitue 4,9 por cento d'este capital.

E como o governo do Transvaal terá, segundo a nossa hypothese, de garantir 7 por cento sobre o capital empregado, segue-se que só lhe será necessario entregar á companhia do caminho de ferro 2,1 por cento, ou 198:537$814 réis, quantia que é inferior ao rendimento provavel do imposto indirecto de 10,5 por cento *ad valorem*, em 293:962$186 réis (£ 105:000 ou 492:500$000 — 198:537$814 réis).

O beneficio immediato que ao Transvaal resultará da construcção do caminho de ferro de Lourenço Marques a Pretoria não deve portanto ser representado só pela economia annual de £ 270:560 que atraz indicámos, mas sim por esta somma acrescentada de 293:962$186 réis, isto é, por £ 335:884 ou 1.511:478$000 réis, que em parte póde ser destinada ás necessidades do estado, e n'outra parte applicada ao desaggravamento dos impostos.

Estes numeros são, pois, por si só bem eloquentes, para mostrarem que o Transvaal está em condições economicas de realisar a construcção do caminho do ferro em projecto, e para darem idéa das prodigiosas vantagens que este paiz auferirá da existencia de tal via de communicação.

O desenvolvimento immediato das relações commerciaes com Lourenço Marques

Mas quando principiará o Transvaal a sentir e a desfructar tão auspiciosas vantagens?

Quando se converterão em realidades promessas tão animadoras e calculos tão plausiveis quanto proprios para sustentarem o enthusiasmo do paiz, desde tantos annos despertado pela ambição de possuir este caminho de ferro, que é a sua idéa fixa, o seu sonho dourado?

Se é difficil responder a taes interrogações, se é impossivel precisar a epocha em que este caminho de ferro será um facto, nenhuma duvida ha em affirmar-se, que em menos de tres ou quatro annos, não poderá a referida via ferrea achar-se em estado de construcção adiantada, e para isto é ainda assim preciso suppor que de hoje em diante correrão as cousas sem difficuldades.

Conhecida e perfeitamente avaliada esta situação por alguns homens influentes e patriotas do Transvaal, pensavam elles nas vantagens que adviriam ao seu paiz se elle fosse quanto antes aliviado dos pesados impostos que o commercio paga annualmente á colonia do Natal pelas mercadorias que se vê forçado a importar por Durban, impostos que montam a uma somma não inferior a £ 140:000 ou 630:000$000 réis por anno.

Diligenciar obter que esta colonia entregue ao governo do Transvaal tal quantia ou parte d'ella, seriam esforços baldados, como o têem sido os que até hoje se têem feito, como o foram as tentativas experimentadas por sir Garnet Wolseley no tempo em que o paiz era realmente uma provincia britannica.

Natal, augmentando progressiva e porventura desmedidamente as suas despezas publicas, entende não poder dispensar nem uma parcella da sua receita; a sua situação financeira não aconselha a pratica de generosas equidades, e a persuasão em que está de que nenhum outro porto póde fazer concorrencia ao seu Durban, leva-a a pensar que uma diminuição de direitos para as mercadorias em transito, não seria mais do que uma generosidade sem justificação para a sua politica e para os seus interesses materiaes.

Existe, é verdade, o porto de Lourenço Marques, que ás vezes se lhes affigura um phantasma assustador; mas de prompto se desvanecem quaesquer receios á lembrança de que tal porto pertence a Portugal. Os orgãos da sua opinião publica não cessam de lembrar aos homens a quem está confiado o governo d'aquella colonia que podem caminhar desassombradamente na senda dos melhoramentos materiaes, sem temerem que nenhum outro porto lhes roube a minima parte do seu importante movimento commercial.

Ainda ha pouco dizia um jornal da localidade, o *Natal Mercury*, de 3 de outubro ultimo:

«Com uma administração vigorosa dos negocios locaes em todos os pontos, Durban está destinado a vir a ser o porto para toda a Africa do sul.

«East London tem a luctar com estupendas, se não invenciveis difficuldades naturaes.

«Delagoa Bay (Lourenço Marques) não tem a vencer obstaculos menos formidaveis na imbecilidade politica e administrativa do seu governo.»

Como diziamos, pois, um grupo de homens de Pretoria, dotados de grande iniciativa e dispondo de influencia no paiz, resolveu trabalhar para alliviar quanto possivel o Transvaal da enorme contribuição forçada que paga á colonia do Natal.

O seu projecto consiste em envidar todos os esforços para, sem esperar pela construcção do caminho de ferro, tentar desde já desviar para Lourenço Marques a corrente commercial que até hoje se tem feito unicamente atravez do Natal, o que permittiria ao paiz economisar desde logo uma somma importante, visto que, na pauta da alfandega de Lourenço Marques se taxam sómente com o pequeno imposto de 3 por cento *ad valorem* as mercadorias despachadas para transito.

Para pôrem em pratica o seu plano com a maxima efficacia, os referidos cavalheiros formaram uma companhia intitulada *De Nationale Boeren Handels vereniging* (sociedade nacional boer de commercio) com o capital de £ 50:000, que foi registado em Pretoria, em 2 de maio de 1882, sendo o capital dividido em acções de £ 5, promptamente subscripto no paiz, e nomeado director geral o sr. C. I. Bodenstein, um dos homens mais conspicuos e respeitaveis do Transvaal, e presidente do Volksraad.

Immediatamente depois da sua constituição, expediu esta companhia circulares para todas as casas commerciaes notaveis da Europa e America, de muitas das quaes recebeu promptamente respostas animadoras, com excepção das de Portugal, donde, segundo me informaram os seus directores, mostrando-se por tal facto altamente admirados, *nem uma* resposta foi recebida ás centenas de circulares enviadas para este paiz.

Na Hollanda, principalmente, encontrou a companhia um largo credito e auxiliares valiosos, que lhes offereceram generos pelos preços mais economicos e a longos prasos de pagamento.

Em todas as cidades e villas do Transvaal abriu a companhia estabelecimentos de commercio, que são já os mais procurados pelo publico, e á testa do da villa de Lydenburg poz um portuguez o sr. Jacob do Couto, homem respeitavel que habita no Transvaal desde 1852, e que conserva profundo amor e dedicação ao seu paiz.

Uma medida do governo, concedendo por contrato de 18 de novembro de 1882 a organisação de um estabelecimento de credito denominado banco da republica sul africana, ao qual são conferidos bons privilegios,

HE 3441

dará facilidades ás transferencias de dinheiro, e ás transacções internacionaes que a companhia tem de effectuar.

Não perderam tempo o sr. Bodenstein e os seus collegas da direcção em fazerem a primeira tentativa de encetar negocios com a villa de Lourenço Marques, e de ensaiarem os transportes de mercadorias n'este sentido, pelo systema ordinario de carretas puxadas por bois.

Conseguiram que o seu governo encetasse relações com as auctoridades de Lourenço Marques, para o effeito de se estabelecer um correio regular entre este ponto e Lydenburg, e como o governador portuguez não podesse immediatamente acceder a uma tal proposição, por falta de auctorisação superior, ainda assim o governo do Transvaal montou este correio, fazendo elle só todas as despezas, e do mesmo modo tem continuado até ao presente.

Nomeou logo a companhia para seu agente em Lourenço Marques o sr. W. Roghé, subdito allemão e consul da mesma nação, e preveniu os negociantes d'esta localidade com bastante antecedencia, de que ia enviar algumas carretas á compra de mercadorias, mandando, tambem com bastante antecedencia, uma longa relação dos generos que seriam mais procurados.

As carretas deviam partir de Lydenburg em maio de 1882, sendo encarregado da commissão das compras o sr. Jacob do Couto.

Assim que este projecto da companhia foi conhecido em Lydenburg, muitos particulares se prepararam para acompanhar com os seus wagons a expedição, e comprarem em Lourenço Marques os generos de que careciam.

Outros, e em grande numero, reservaram-se para seguirem o mesmo caminho, só depois de terem indicações precisas sobre os recursos locaes, e ácerca da facilidade ou difficuldade da viagem.

A companhia foi obrigada a fretar carretas por preços muito elevados, em consequencia do receio que todos mostravam das difficuldades das estradas, da sua impraticabilidade, e principalmente da mosca tsé-tsé, que até então tinha inutilisado todas as tentativas similhantes, matando os bois com a sua mordedura venenosa.

Emfim partiram as carretas em numero de 23, seguiram a unica e pessima estrada, ou antes trilho, que existe entre Lourenço Marques e Lydenburg, chegaram a Lourenço Marques em junho, e voltaram a Lydenburg em fins de julho, sem que lhes tivesse succedido accidente notavel nem morrido nenhum boi ou cavallo, e espalhando a boa noticia de que a mosca tsé-tsé havia desapparecido da zona da estrada.

Infelizmente os negociantes de Lourenço Marques, ou porque não acreditassem na ida das carretas, ou porque suppozessem que ellas não chegariam ali, ou por outro qualquer motivo, que não sabemos explicar,

não se forneceram das mercadorias de que os boers necessitavam, e de que aliás haviam mandado uma longa relação, e o maior numero de carretas voltou com uma carga insignificante, formada ainda assim por generos de que ninguem tinha necessidade immediata, e dando sómente logar a transacções que não excederam a 18:000$000 réis.

Mais de 100 wagons havia em Lydenburg que iriam immediatamente a Lourenço Marques, se os recem-chegados não dissessem que ali nada encontrariam que comprar.

A tentativa, pois, sem ser infeliz nem desanimadora, poderia ter dado muito melhores resultados.

Alem da falta de generos no mercado, mais se notaram em relação a esta expedição commercial os seguintes contras:

1.º Uma estrada bastante difficil, principalmente no sentido ascendente, e com falta de agua; nos 70 kilometros da parte portugueza não ha um poço, e a uns 6 kilometros da villa de Lourenço Marques a estrada passa atravez de um atoleiro, onde as carretas se enterraram até aos eixos, sendo extremamente trabalhoso o desenterral-as.

2.º Não havendo estrada directa de Pretoria a Lourenço Marques, a companhia pagou pelo transporte das suas mercadorias fretes de Lourenço Marques a Lydenburg, e d'esta villa a Pretoria, e a somma d'estes fretes comparada com o peso transportado, accusou um preço de conducção superior ao que é habitual entre Durban e Pretoria.

3.º Alguns dos individuos que foram a Lourenço Marques levaram oiro em pó para trocar por mercadorias; outros, incluindo o representante da companhia, queriam fazer compras pagando com cheques sobre o Standard Bank; pois os negociantes, em geral, não acceitaram o oiro em pó, e apenas um d'elles se promptificou a dar mercadorias em troca dos cheques sobre o referido banco.

4.º Os boers acharam os generos em Lourenço Marques mais caros do que em Natal.

5.º A vantagem da reducção dos direitos para as mercadorias em transito não póde ser aproveitada senão pela companhia de commercio do Transvaal, em virtude do systema seguido pelas auctoridades de Lourenço Marques, que exigiram para a restituição da differença dos direitos um documento comparativo da entrada das mercadorias no Transvaal, passado pela auctoridade consular portugueza, que reside em Pretoria, e que portanto nada póde informar sobre as mercadorias que entram em Lydenburg ou n'outros pontos.

Todos estes males têem porém remedio facil, e o estudo que fizemos dos negocios do Transvaal levaram-me á convicção de que, se o governo portuguez quizer dedicar a este assumpto a attenção e os cuidados que elle merece e que lhe está dando o governo de Pretoria, em muito pouco

ME 5441

tempo a corrente commercial de Natal será sensivelmente desviada para Lourenço Marques.

Quanto ao primeiro contra, não é mui difficil nem dispendioso, não só o melhorarmos sufficientemente o leito da parte da estrada que assenta em o nosso territorio, de modo a que os wagons possam percorrel-a com o minimo entrave, como tambem abrir alguns poços para que se encontre agua potavel ao menos de 20 em 20 kilometros.

Ambos estes trabalhos podem fazer-se com extrema rapidez, e não chegarão de certo a custar 2:000$000 réis.

Com relação ao segundo inconveniente, isto é, sobre a differença do preço de transporte desfavoravel ao caminho de Lourenço Marques, assim como ás difficuldades que offerece a estrada a ser percorrida no sentido ascendente, eram assumptos que só ao Transvaal competia resolver, e vamos ver os esforços que para isto foram empregados, e o modo efficaz e essencialmente pratico, como se pretendem remover taes obstaculos.

Para as mercadorias destinadas ao consumo de Lydenburg, mesmo que a estrada seja má, como é realmente, nenhuma duvida póde haver de que os fretes de Lourenço Marques a este ponto hão de ser necessariamente mais baratos do que os de Durban, em virtude da consideravel differença das distancias.

Não succede porém o mesmo quanto aos generos destinados a Pretoria, como sensivelmente ficou comprovado pela tentativa feita pela companhia, e isto em parte pela inexperiencia e espirito rotineiro dos proprietarios das carretas, n'outra parte pela extensão da estrada, a qual, passando em Lydenburg, soffre um consideravel desvio, que muito augmenta a distancia em relação a um caminho directo.

A companhia representando sobre tal assumpto ao governo do Transvaal, obteve que este reconhecesse immediatamente a importancia do inconveniente que se apresentava, e que mandasse abrir uma nova estrada, que evitasse, não só o alargamento do antigo caminho, como as suas mais sensiveis asperezas.

Trabalha-se na abertura d'esta estrada com bastante actividade, não parando as obras nem sequer na epocha das chuvas, esperando-se que para o proximo inverno este novo caminho esteja já praticavel.

Dadas as difficuldades actuaes da administração do Transvaal, principalmente resultantes da guerra contra Mapoch, de uma eleição presidencial, da complicada liquidação de contas com o governo inglez, e da falta de pessoal indispensavel ao regular andamento dos diversos ramos do serviço publico, os esforços e as despezas que o mesmo governo está fazendo em favor de uma questão, que, se para os boers tem vantagens, tem para Lourenço Marques uma alta importancia economica no presente

e no futuro, são bem proprios, parece-nos, para despertarem em nós uma vontade energica de cooperarmos dedicadamente com aquelle governo para a consecução de um fim reciprocamente util.

Informaram-me os directores da companhia commercial que em abril ou maio do anno corrente chegaria a Lourenço Marques um navio completamente carregado de mercadorias á mesma companhia destinadas, e ali seria mandado um comboio de carretas para transportarem a Pretoria essas mercadorias.

Entendi conveniente dar conhecimento d'isto ao governador geral de Moçambique, a quem enviei um telegramma de Pretoria, persuadido de que s. ex.ª, compenetrando-se da importancia do facto que lhe annunciava, tomaria adequadas providencias para que este anno se não repetissem, no que dependia do governo, os inconvenientes e difficuldades que se deram o anno passado.

Muitas pessoas de Lydenburg me disseram igualmente que iriam na proxima estação invernosa a Lourenço Marques comprar os generos de que necessitavam, convencidas de que d'esta vez encontrariam as casas commerciaes devidamente fornecidas.

Entretanto a companhia commercial do Transvaal não tem illusões sobre as difficuldades que a questão dos transportes por Lourenço Marques ainda offerecerá por muito tempo, tanto a ella como aos demais negociantes do paiz, e no intuito de obter um meio essencialmente pratico para atacar e vencer taes difficuldades dirigiu ao governo a seguinte representação de que fui auctorisado a fazer uso.

A companhia nacional do commercio em Pretoria ao governo da republica sul africana

Senhores.—Os directores da companhia nacional de commercio, animados de um sentimento bem sincero pelo desenvolvimento dos recursos commerciaes e industriaes d'este paiz, pedem respeitosamente licença para levar ao conhecimento do governo do estado certos factos e circumstancias que impedem o estabelecimento de relações desenvolvidas, activas e regulares com o districto de Lourenço Marques e seu porto, tão indispensaveis a esta republica.

Não nos pertence enumerar todas as vantagens que resultarão de uma communicação directa e regular com o referido porto, mesmo sob um ponto de vista politico, mas podemos chamar a vossa attenção sobre facto de que as finanças do paiz serão directamente melhoradas pela existencia de taes relações.

Para que o paiz obtenha estas vantagens de um modo seguro, pare-

ce-nos necessario que o governo, quanto antes e por todos os meios ao seu alcance, proteja e favoreça tal communicação, quer construindo bons caminhos e pontes solidas, quer estabelecendo estações ao longo das estradas, e designadamente uma d'estas estações junto á fronteira, para protecção e assistencia, tanto dos viajantes como dos conductores dos wagons de mercadorias.

Suppondo satisfeitas e existentes todas estas facilidades, ficarão ainda persistindo outros obstaculos que só poderão ser removidos com a assistencia e concurso do governo, e é principalmente sobre elles que nós agora pedimos respeitosamente licença para chamarmos a attenção do governo.

Sabeis, senhores, que tanto a companhia nacional de commercio, como outras pessoas, importaram e fizeram transportar durante o inverno passado mercadorias de Lourenço Marques.

Não ha duvida de que os resultados a que se chegou com esta tentativa foram bastante auspiciosos; mas tambem é necessario confessar que os sacrificios feitos são de tal importancia que um negociante qualquer, por grandes que sejam os seus recursos, não póde perdel-os de vista, querendo encetar operações commerciaes por via de Lourenço Marques.

Não obstante a vantagem dos pequenos impostos a que na colonia portugueza estão sujeitos os objectos em transito para este paiz, e apesar das despezas de desembarque serem ali menores do que em porto Natal, os fretes que exigem os navios para irem áquelle porto, as difficuldades de obter na Europa navios que tomem mercadorias para elle, e sobretudo os embaraços que aqui se encontram em obter wagons que transportem os generos ali desembarcados, os elevados preços que é necessario pagar-lhes, tudo isto junto, é bastante para impedir durante muitos annos o estabelecimento de relações activas e regulares com a vizinha possessão portugueza e seu porto.

Quanto a nós, não nos sentimos desanimados por todas estas difficuldades e mantemos a firme opinião de que é dever nosso sustentar e auxiliar os esforços e os interesses do governo, e procurarmos a maneira de remediar e de vencer os obstaculos que se apresentam.

Como directores da companhia nacional de commercio, tomámos providencias em ordem a conseguirmos o transporte para aqui de um carregamento completo que um navio por nós fretado deverá desembarcar em Lourenço Marques na proxima estação invernosa; mas é certo que os negociantes que residem no centro e nos logares occidentaes do paiz, tendo sómente em vista os seus interesses proprios, não se occuparão, nas circumstancias actuaes, de fazer commercio por via de Lourenço Marques e continuarão a dar preferencia ás facilidades de Natal.

As condições presentes não incitam ninguem, particulares ou emprezas a ir estabelecer casas de commercio junto ao porto de Lourenço Marques, e portanto não será possivel crear um trafego de importancia sensivel.

E comtudo um dia Lourenço Marques deve ser a etape da republica sul-africana.

Será ali que a nossa lã e os nossos productos carregarão os navios que os devem exportar, mas para que isto venha a succeder é mister não cruzar os braços, e sim trabalhar incessante e corajosamente.

Tanto estão convencidos d'esta necessidade os directores da nossa companhia, que se empenham elles em fazer todos os esforços possiveis para que esta epocha chegue quanto antes.

Poderia talvez a companhia nacional de commercio, como compensação aos sacrificios da sua iniciativa, pedir ao governo protecção e concessões especiaes; mas os seus directores, tendo principalmente em vista os interesses geraes do paiz, só propõem respeitosamente e pedem que o volksraad decrete uma lei propria a incitar o desenvolvimento de relações commerciaes com Lourenço Marques, favorecendo todas as pessoas que fizerem um commercio permanente por intermedio da possessão portugueza, e de tal modo que os interesses do estado não sejam prejudicados.

Tomando todas as cousas em conta, nós reconhecemos:

1.º Que o transporte, tanto das mercadorias de importação como dos productos de exportação, para os pontos centraes do paiz, é mais difficil e sáe mais caro em relação ao porto de Lourenço Marques do que para porto de Natal.

A explicação d'este facto está, em que a estrada de Natal é muito mais conhecida e muito percorrida pelas pessoas que têem nas suas mãos a industria do transporte dos productos e mercadorias.

O caminho de Lourenço Marques tem suas difficuldades, e é ainda desconhecido; não se encontram facilmente vehiculos e conductores que transportem as mercadorias com regularidade, porque receiam as febres na estação quente, e só muito difficilmente e por favor é que se póde obter um ou outro waggon.

Não havendo por consequencia concorrencia, o transporte é caro, sendo indispensavel pagar tudo quanto exigem os donos das carretas.

Alguns annos ainda decorrerão antes que os negociantes d'este paiz, que pretenderem fazer commercio com Lourenço Marques, possam dispor das mesmas facilidades e vantagens que offerecem os caminhos do Natal e da colonia do Cabo.

A estrada de Natal continuará portanto a ser preferida, e muito prin-

cipalmente quando estiver concluido o prolongamento do caminho de ferro de Maritzburg a New-Castle[1].

2.º Os fretes de transporte pela via maritima dos portos da Europa para Natal são consideravelmente menores que para Lourenço Marques.

Não carecemos agora de indagar se esta differença é de proposito estabelecida para forçar e favorecer o commercio com Natal; o que é porém incontestavel é o facto de exigirem os navios a vapor das companhias inglezas 45 a 60 shillings por tonelada até porto Natal, emquanto que pedem 80 shillings por tonelada para Lourenço Marques.

O transporte de Lourenço Marques a Lydenburg, por meio de wagons sáe pelo menos a 15 shillings por cwt, e empregando cafres custa 20 shillings por carga do peso approximado de 50 arrateis; de Lydenburg a Pretoria o transporte faz-se sempre em wagons, e custa a rasão de 12 shillings por 100 arrateis.

De Maritzburg a Heidelberg, a conducção de mercadorias custa de 15 a 18 shillings e a Pretoria de 16 a 20, sendo de verão; no inverno os fretes elevam-se a mais 25 por cento d'estes preços.

Alem d'isto, como já acima dissemos, nem sempre se encontram, quer na Europa, quer na America, navios que acceitem fazer escala por Lourenço Marques, para ali desembarcarem mercadorias, e isto obriga a contratar navios especialmente para tal viagem, o que força a despezas extraordinarias e causa difficuldades consideraveis.

Os directores da companhia nacional julgam pertencer-lhe o dever de revelar ao governo todos estes obstaculos, e de lhe pedir providencias proprias a incitarem e animarem os negociantes do paiz a que emprehendam o commercio pelo porto de Lourenço Marques.

Segundo a sua opinião, o meio mais efficaz a empregar será apresentar o governo ao illustre volksraad na primeira sessão, um projecto de lei pelo qual se decrete:

Que o estado (durante um certo numero de annos) confere aos negociantes que importarem mercadorias para o Transvaal por via de Lourenço Marques, um premio, determinado em proporção dos impostos que tenham a pagar ao governo, pela importação das mesmas mercadorias.

[1] Só muito tarde este facto se poderá dar; por emquanto só está em construcção o prolongamento do caminho de ferro até Lady Smith, que deve concluir d'aqui a quatro annos segundo o contrato feito entre o governo do Natal e a companhia constructora; e de Lady-Smith a New-Castle não serão menos de 80 milhas por um traçado do caminho de ferro.

(Nota do traductor.)

Para comprovarem a importação pelo referido territorio de Lourenço Marques, os negociantes apresentarão ao inspector dos impostos conhecimentos rubricados pelas auctoridades portuguezas, quer da villa de Lourenço Marques no dia da partida para o Transvaal, quer da fronteira; os conhecimentos deverão tambem ser rubricados pelas auctoridades do Transvaal, no dia em que as mercadorias chegarem ao logar para que são destinadas.

Este premio será uma deducção ou restituição de uma parte dos direitos a pagar ou pagos, equivalente a 25 por cento da importancia dos impostos a que as mercadorias estiverem sujeitas.

Nós não hesitâmos em assegurar ao governo que este premio não importará para o thesouro em uma perda real; mas que isso succedesse, o desfalque resultante seria bem contrabalançado pelas grandes vantagens que ao paiz advirão de um trafego regular, seguro e activo com o porto de Lourenço Marques.

A verificação directa das mercadorias que entram no paiz será bem mais efficaz, porquanto não será difficil obter do governo portuguez que os empregados de Lourenço Marques informem o inspector dos impostos do Transvaal, de todos os wagons que d'ahi partirem carregados de generos, e que passarem a linha da fronteira.— Acceitae, senhores, etc.= *C. I. Bodenstein,* director geral.

Nenhuma duvida temos em que esta medida solicitada pela direcção da companhia nacional de commercio será apresentada pelo governo da republica ao corpo legislativo, e de que este a votará na sessão do anno corrente.

Para que bem se avalie a importancia de tal proposta, que talvez esteja já ao presente convertida em lei, é indispensavel dar uma idéa geral da pauta dos impostos indirectos que está em vigor no Transvaal.

Esta pauta, decretada por lei de 1 de julho de 1882 e publicada no *Staats Courant* (jornal official) de 17 de agosto do mesmo anno, estatue em substancia o seguinte:

a) Todas as mercadorias importadas do estrangeiro para o Transvaal, ficam sujeitas ao imposto geral de 5 por cento *ad valorem*, com excepção dos seguintes generos, que são inteiramente livres...;

b) Se as mercadorias forem directamente importadas dos mercados transatlanticos, o seu valor para o calculo do imposto será o da factura augmentado de 33 $^1/_3$ por cento;

c) Alem do imposto já designado:

Os objectos de oiro, prata e bijouterias pagarão mais 25 por cento;

Ferros, particularmente panellas, fogões, caldeiras, barras de ferro,

placas de zinco, todas as especies de ferro trabalhado, objectos de ferro não ligados a madeira, pagarão mais 10 por cento;

Leite, peixe e carne em latas, pagarão mais 10 por cento.

	£	S	D
Espingardas e pistolas, por cano	–	10	–
Cartuchame (de papel), por milheiro	–	5	–
Cartuchame (metallico), por milheiro	–	2	6
Polvora, por arratel de peso	–	–	4
Chumbo, por cada libra	–	–	6
Vélas, por cada libra	–	–	2
Tabaco (em bruto), por cada libra	–	–	9
Tabaco preparado, por cada libra	–	1	6
Manteiga, por 100 libras de peso	1	–	–
Queijo, por 100 libras de peso	1	–	–
Chicoreas, por 100 libras de peso	1	10	–
Farinha, por 100 libras de peso	–	5	–
Café, por 100 libras de peso	–	5	–
Milho, por 100 libras de peso	–	3	–
Carne de porco, por 100 libras de peso	1	–	–
Arroz, por 100 libras de peso	–	5	–
Sal, por 100 libras de peso	–	5	6
Assucar, por 100 libras de peso	–	5	–
Fructas, legumes, doces, por 100 libras de peso	–	15	–
Sabão perfumado, por 100 libras de peso	–	10	–
Sabão não perfumado, por 50 libras	–	5	–
Cerveja, por gallão	–	1	6
Vinho (exceptuado o da Africa austral)	–	5	–
Bebidas distilladas	–	6	–
Vinagre (exceptuado o da Africa austral)	–	4	–
Charutos, por cada cento	–	5	–
Enxadas cafreaes, cada uma	–	1	–
Cantaria, por libra	–	–	6
Arame de cobre, por libra	–	–	6
Fatos militares, por peça	–	1	–

Vê-se portanto que são assás elevados os direitos do Transvaal, e que 25 por cento de taes impostos em um largo trafego commercial deve constituir um premio convidativo.

A boa vontade, a iniciativa e os esforços tanto do governo como do povo do Transvaal, a favor do estabelecimento de relações commerciaes em Lourenço Marques, são pois incontestaveis.

O povo, esse, tem por tudo quanto é portuguez, e por Lourenço Marques, que para elles consubstancia toda a nossa nacionalidade, decidida preferencia e sympathia.

Presenciámos em Lydenburg a facilidade com que os negociantes que no anno anterior fizeram a jornada á possessão portugueza da costa oriental, vendiam as fazendas que por um artificio desculpavel elles inculcavam ser portuguezas e terem vindo de Lourenço Marques.

Mas em uma questão d'esta ordem, que tem manifestamente suas complicações e difficuldades, e que interessa por igual aos dois paizes, não é ao governo e habitantes do Transvaal que compete fazer tudo e tudo resolver.

É indispensavel que nós tambem trabalhemos, que governemos de um modo habil ao menos o districto de Lourenço Marques, que manifestemos iniciativa, e que procedamos em fim de maneira a não darmos direito a que as colonias vizinhas nos tenham por imbecis, e nos considerem como um povo totalmente abatido e desprezivel.

A estrada que está sendo construida pelo governo do Transvaal, e a medida que foi proposta pela direcção da companhia nacional de commercio, têem incontestavelmente grande importancia, mas não são factores bastantes para darem uma solução rasgada ao problema que se apresenta.

Esta estrada, atravessando dois rios larguissimos e caudalosos, ficará interrompida nos mezes das chuvas; e mesmo que n'elles se estabelecessem barcas ou jangadas, a mosca *tsé-tsé*, que erradamente se suppõe estar totalmente afastada da zona da estrada, mas que de facto ainda existe entre Matalha e os Libombos durante a estação quente, como tivemos ultimamente occasião de verificar, impedirá o transito de carretas por este caminho durante quatro a cinco mezes no anno.

É portanto necessario que alem d'esta estrada, que não póde dar logar a communicações constantes, mas que ainda assim é utilissima, principalmente em relação aos pontos centraes e orientaes do paiz, haja uma outra que não tenha os inconvenientes apontados, e que sirva tambem os districtos de Standerton, New-Scotland, Wakkerstroom e Heidelberg, situados ao sul do Transvaal.

Um caminho satisfazendo a taes condições póde felizmente obter-se com uma despeza relativamente insignificante; está mesmo já esboçado, e foi encontrado pelos boers do districto de New-Scotland, que o têem percorrido na estação das chuvas sem terem sido incommodados pelo flagello da mosca.

E que partindo de Hamilton no districto de New-Scotland, atravessa o territorio dos suazis, passa os Libombos na portella do Tembe, e vem ao ponto d'este rio aonde chegam as lanchas e outras embarcações de pequeno callado de agua, ponto que fica junto a Ishleshas, e que dista de Lourenço Marques approximadamente 30 kilometros.

Basta consultar um mappa do paiz para se comprehender immediatamente a importancia commercial de uma tal directriz, importancia que é extraordinariamente exaggerada pelo facto provado da não existencia da mosca *tsé-tsé* em similhante zona.

Como dissemos, este caminho tem já sido trilhado por carretas, e foi rasgado atravez de expesso matto, á custa de muito trabalho, por alguns boers do districto de New-Scotland.

O que precisâmos fazer é apenas alargal-o, melhoral-o e conserval-o.

Convem igualmente, como é obvio, chamar á nossa amisade o regulo do Mossuate e obter d'elle a promessa de que não impedirá nem difficultará o transito dos wagons e o commercio com Lourenço Marques, e isto, segundo as informações que colhemos a respeito das qualidades e sentimentos do mesmo regulo, não nos será impossivel conseguir.

Como dissemos na primeira parte d'este relatorio, o governo do Transvaal deseja construir uma linha telegraphica de Pretoria a Lourenço Marques, seguindo parallelamente ao traçado do caminho de ferro, linha que sendo vantajosa ás relações internacionaes do paiz e ao seu trafego commercial, terá a immensa vantagem de facilitar muitissimo os trabalhos da construcção do referido caminho.

É evidentemente necessario que o governo portuguez acolha com enthusiasmo este projecto do governo boer, e que sem demora se promtifique a montar a parte da linha que pertencerá ao seu territorio.

Isto torna-se-lhe tanto mais facil quanto a direcção das obras publicas de Moçambique possue actualmente em deposito, fio, isoladores, pilhas e apparelhos de estação, isto é, todo o material necessario ao estabelecimento da linha que indicâmos, o qual foi encommendado para um fim menos urgente e importante.

A cooperação com o governo da republica para o estabelecimento de um serviço postal regular, sufficientemente rapido e frequente entre Lydenburg e Lourenço Marques, é tambem necessaria e urgente.

E se todas estas medidas, simples, essencialmente praticas e tão pouco despendiosas, que podem ser levadas á execução pelos proprios rendimentos actuaes do districto de Lourenço Marques, fossem acompanhadas ou immediatamente seguidas pelo começo da construcção do caminho de ferro, que mais do que tudo exercerá um fortissimo poder attractivo, temos a convicção que no fim de tres annos d'estes esforços persistentes, metade pelo menos do commercio do Transvaal, seria feito

pelo porto e districto de Lourenço Marques, e que os rendimentos d'este districto se elevariam de 60:000$000 réis que hoje produzem, a réis 180:000$000, ou quasi tanto quanto hoje produz toda a provincia de Moçambique.

O terceiro inconveniente revelado pela expedição commercial levada a effeito no anno proximo passado pelos boers do Transvaal, isto é, a difficuldade que elles encontraram em trocar o seu oiro em pó, e em fazer acceitar cheques sobre o Standard bank, desapparecerão naturalmente com os progressos das relações commerciaes, e com a madura reflexão dos negociantes estabelecidos em Lourenço Marques, a respeito dos seus proprios interesses.

Devemos todavia dizer que a existencia n'esta localidade de uma agencia bancaria, facilitaria muitissimo os negocios e as operações de transferencias de fundos.

Só o banco nacional ultramarino póde satisfazer esta necessidade instante, e não se comprehende como elle até hoje tenha totalmente abandonado o local mais promettedor de toda a provincia de Moçambique, aquelle que já actualmente é o mais abundante em numerario, e onde existe uma parte importante, se não a maior, da circulação fiduciaria em giro na provincia.

Estabelecendo em Lourenço Marques uma succursal bem montada, o banco ultramarino faria interesses talvez superiores aos que realisa em Moçambique, prestando ao mesmo tempo um grande serviço e um apoio forte ao desenvolvimento d'aquelle districto, e á actividade das suas relações commerciaes com o Transvaal.

O quarto inconveniente que mencionámos, isto é, os preços superiores dos generos de importação em Lourenço Marques comparados com os do mercado do Natal, é uma difficuldade que carece de ser bem estudada, para que se evite quanto possivel.

O facto é na verdade incontestavel, e fazendo sobre elle indagações minuciosas, viemos no conhecimento de que os negociantes de Lourenço Marques exigem por muitos dos seus generos preços superiores em 25, 50 e 100 por cento, e algumas vezes mais do que os preços do mercado do Natal.

Se as cousas assim continuassem, é evidente que os boers abandonariam o mercado de Lourenço Marques, porque não ha sympathia que resista a importantes perdas de interesses materiaes; e as vantagens da diminuição de impostos e da menor distancia a percorrer, não poderiam de modo algum tornar-se equivalentes ás differenças de preços apontadas.

As causas de uma tal situação bastante desfavoravel a Lourenço Marques explicam-se pelos motivos seguintes:

1.º Porque, embora exista ali actualmente um numero relativamente consideravel de estabelecimentos commerciaes, a concorrencia só se dá para os generos de maior procura, isto é, para aquelles que os indigenas usam e consomem, emquanto que só uma ou outra casa commerceia nos objectos de que fazem uso povos civilisados, não se encontrando mesmo no mercado um grande numero d'estes objectos.

A concorrencia, portanto, não existe realmente em relação a taes generos, e isto é um motivo bastante para que elles se vendam por preços altos.

2.º As casas que negoceiam em objectos do uso e consumo de gente civilisada importam em geral de Durban muitas d'essas mercadorias, portanto estas, chegando a Lourenço Marques sobrecarregadas com o ganho do negociante do Natal, e com o preço do transporte de uma a outra localidade, não podem naturalmente ser postas á venda em Lourenço Marques pelo mesmo preço por que se encontram em Natal,

3.º O custo do transporte das mercadorias desde os centros productores da Europa até Durban e Lourenço Marques, é consideravelmente differente, e menor em relação a Durban; e a demora e o risco da mercadoria são tambem desfavoraveis a Lourenço Marques, em virtude das differenças entre as qualidades dos paquetes e das companhias de navegação que servem um e outro porto.

Taes desvantagens, traduzindo-se naturalmente em augmento de preço dos objectos, contribuem para que estes sejam mais caros em Lourenço Marques do que em Durban.

Taes são as causas principaes que explicam sufficientemente o facto a que nos referimos.

As duas primeiras facil e promptamente desapparecerão, porque logo que conste que os boers vão com frequencia e regularmente fazer o negocio a Lourenço Marques não faltará quem ali vá estabelecer novas casas commerciaes onde se encontrará tudo quanto haja necessidade de comprar.

A companhia East African, recentemente constituida, que tem no seu programma o estabelecimento de casas commerciaes em todos os pontos da provincia de Moçambique, não deixará de comprehender que lhe será vantajoso estabelecer-se quanto antes em Lourenço Marques, onde é realmente urgente ir alguem, que prefira ganhar muitos poucos a poucos muitos, obrigando assim a que se faça uma mudança radical no systema de commercio seguido ali por alguns individuos.

É tambem manifesto que o intermediario do Natal será dispensado, logo que o commercio dos generos que hoje se importam d'ali seja exercido em Lourenço Marques por emprezas ou individuos que disponham de recursos vastos.

A terceira causa é de todas a mais seria e difficil de remover; é a mesma a que se referem tão insistentemente os directores da companhia nacional de commercio na representação que acima transcrevemos, enviada ao governo do Transvaal.

Com effeito o commercio de Natal é não só servido por grande numero de navios de véla, como por duas companhias de paquetes, a Union e a Donald Currie, que semanal e alternadamente enviam um dos seus magnificos barcos a Durban.

Estas companhias, que possuem muitos vapores de grande tonelagem e velocidade, navegam entre Southampton e as colonias inglezas do sul da Africa, concorrendo ao transporte de carga e passageiros, e fazendo a travessia do porto de partida a Durban, ponto extremo dos seus trajectos, em vinte e oito dias, pouco mais ou menos.

Lourenço Marques é raras vezes visitado por um navio de véla, e o seu commercio é apenas servido pelos paquetes da companhia British India, que ali tocam uma vez no periodo de vinte e oito dias, que gastam perto de sessenta dias na travessia de Inglaterra para o referido porto, que são incomparavelmente inferiores aos vapores das companhias Union e Donald Currie, e que exigem pelos transportes de carga e passageiros preços consideravelmente superiores aos das tarifas d'estas companhias.

Mas o principal e mais pernicioso inconveniente para o commercio de Lourenço Marques não está nas differenças que acabámos de apresentar.

O que mais do que tudo põe o mercado d'este districto em condições de inferioridade a respeito de Natal, é a irregularidade no transporte das mercadorias, são os roubos, estragos, perdas e avarias de toda a ordem a que estão sujeitos os generos, é emfim o pessimo e detestavel serviço da companhia British India, que, embora subsidiada pelo governo com quem se obrigou a satisfazer a condições determinadas, commette e pratica toda a ordem de arbitrariedades.

Os males e prejuizos que o detestavel serviço da companhia British India faz ao commercio da provincia de Moçambique em geral, e ao de Lourenço Marques em especial, são enormes e incalculaveis.

O negociante ali faz as suas encommendas para a Europa, tem a noticia da occasião em que ellas embarcaram, mas não tem certeza nem póde fazer hypotheses plausiveis sobre a epocha em que receberá os seus generos.

A companhia toma em primeiro logar as mercadorias destinadas a Zanzibar e aos portos da India, e quando aos seus paquetes falta o espaço ou o tempo, é sempre sacrificada a carga destinada á provincia de Moçambique, a qual, regra geral, espera nos depositos de Aden dois, tres,

quatro e cinco mezes, até que a omnipotente companhia se resolva emfim a transportal-a ao seu destino.

Com taes demoras os negociantes perdem muitas vezes boas opportunidades de vender os seus generos, alguns dos quaes lhes chegam em parte ou totalmente estragados, em virtude das longas demoras do transporte ou das más condições da armazenagem.

Se são grandes e indesculpaveis as irregularidades d'esta companhia, em relação ao transporte das mercadorias, são enormissimas e ainda mais indesculpaveis as suas faltas no que respeita á entrega dos objectos que lhe foram confiados para serem enviados aos diversos portos de Moçambique.

A excepção dá-se quando um negociante ou qualquer importador recebe integralmente os objectos que espera.

A regra geral é que taes objectos cheguem incompletos e dizimados por perdas, esquecimentos ou roubos, e taes faltas tomam proporções verdadeiramente escandalosas quando se trata de objectos comestiveis, de vinhos e outras bebidas.

Concebe-se facilmente quanto um tal estado de cousas influirá nos preços dos generos sujeitos a estas contingencias, porque é sempre o consumidor quem tem de pagar todas as differenças.

Um dos mais valiosos auxilios que o governo poderia prestar ao commercio da provincia, e em especial ao desenvolvimento das relações entre Lourenço Marques e o Transvaal, estaria no emprego das necessarias medidas que pozessem um termo aos inconvenientes enumerados, resultantes do systema seguido pela British India.

Seria de grande vantagem contratar, mediante um subsidio que não deve ser excessivo, com qualquer das companhias Union ou Donald Currie, a ida a Lourenço Marques de um paquete por mez, impondo-se a condição de que as tarifas de passageiros e mercadorias seriam identicas entre Inglaterra e Durban, e Inglaterra a Lourenço Marques, e vice-versa.

O melhor de tudo seria porém que o governo cessasse o contrato com a companhia British India, e que se entendesse para o transporte das malas entre Lisboa e Moçambique com qualquer outra empreza que fizesse este serviço por via do Cabo da Boa Esperança, não esquecendo a condição de pôr Lourenço Marques em igualdade de circumstancias com Durban em relação aos preços de transportes, tanto de mercadorias como de passageiros.

D'este modo Lourenço Marques disporia de boas armas para poder encetar desassombradamente a lucta commercial com o porto de Durban, ao qual em pouco tempo faria uma concorrencia terrivel.

O quinto inconveniente a saber, a impossibilidade que experimenta-

ram alguns dos habitantes do Transvaal, que no anno anterior foram fazer compras a Lourenço Marques, em se aproveitarem dos qeneficios do imposto de transito, é de gravidade tal, que o governo carece indispensavelmente de tomar providencias adequadas para que elle se não repita no actual anno.

Effectivamente não parece serio estabelecer por uma lei a garantia de vantagens determinadas, e depois na pratica impor condições regulamentares de tal ordem, que inutilisem no todo ou em parte as vantagens promettidas.

Já dissemos qual foi o processo seguido o anno passado.

Apresentaram-se alguns habitantes do Transvaal em Lourenço Marques com suas carretas para ali comprarem mercadorias e transportal-as para o seu paiz.

Não havendo até então cousa alguma assente sobre o modo pratico de distinguir a mercadoria destinada a ser consumida no districto, da que sairia para fóra de territorio portuguez e a que sómente havia a applicar o direito *ad valorem* de 3 por cento, os negociantes de Lourenço Marques consultaram sobre tal assumpto as auctoridades competentes, as quaes resolveram que os despachantes depositassem no cofre da alfandega o imposto maximo a que a mercadoria estava sujeita, ficando com o direito durante seis mezes de receberem a differença respectiva ás mercadorias que saissem para o Transvaal, se provassem, por um documento assignado pela auctoridade consular portugueza d'aquelle paiz, quaes as mercadorias que tinham realmente dado ali entrada provenientes de Lourenço Marques.

Ora dos tres consules portuguezes que então havia no Transvaal, apenas um, o sr. E. Cohen, estava e está no seu posto, isto é, em Pretoria.

Os outros dois, o sr. Torsmann, consul geral, e o sr. Nellmopius, vice-consul em Lydenburg, residem, o primeiro em Bloemfontein, no estado de Orange, e o segundo em Pretoria, e não podem por consequencia praticar acto algum como consules portuguezes.

Por outro lado o sr. Cohen, vivendo em Pretoria, nada póde informar ácerca de quaesquer marcadorias que entrem em Lydenburg ou n'outros pontos do Transvaal.

E como a maior parte das mercadorias que o anno passado os boers foram comprar a Lourenço Marques eram destinadas ao districto de Lydenburg, é evidente que não poderam ellas ser contempladas com o direito modico que a lei aliás lhes garantia.

Todos reconhecerão de certo que o expediente adoptado pelas auctoridades de Moçambique, no que respeita a esta questão, não prima por muito pratico e expedito.

Salvo melhor opinião, parece-nos que não ha senão dois meios de dar a este assumpto uma resolução conveniente.

Um d'elles, o melhor e mais definitivo, está no estabelecimento de um posto fiscal proximo á fronteira, n'um ponto forçado para o transito de todas as carretas, e organisando-se o serviço fiscal pelo mesmo systema empregado em Quelimane, ha já alguns annos com relação ás mercadorias destinadas a serem trocadas em logares situados alem Chire.

Se porém não for possivel montar este posto fiscal a tempo d'elle poder funccionar na proxima epocha da affluencia dos waggons, então, o que ha de melhor a fazer, é confiar na palavra de honra dos negociantes e effectuar o desconto dos direitos, segundo as relações que elles derem das mercadorias vendidas aos boers.

Talvez mesmo que este systema seja o preferivel emquanto se não accentuar bem a persistencia da corrente commercial que se pretende desenvolver.

Optando-se, porém, pelo estabelecimento immediato do posto fiscal, o local em que este deve ser collocado precisa ser escolhido com prudencia, para que se não façam despezas inuteis, e não haja de desmanchar se depois o que pouco antes tenha sido realisado com sacrificios e trabalho.

O que a todos immediatamente occorre, é que o posto fiscal deverá ser levantado o mais proximo possivel da linha da fronteira.

Se isto se fizesse, commetter-se-ia um erro, porque esse ponto seria improprio á paragem dos waggons, e porque não havendo nas cumiadas de Libombos, junto á portella em que passa a estrada, nem agua nem terra aravel, difficilmente se conseguiria obter empregados que n'elle permanecessem.

A melhor situação para o estabelecimento d'este posto fiscal é junto á confluencia da estrada com o rio Incomati, o que tem logar proximamente a 15 kilometros de distancia para oeste da fronteira.

As vantagens de um tal posto são:

1.º Ser um local forçado de passagem, em virtude das condições do leito do rio para montante e juzante;

2.º Ser salubre, e não estar sujeito ás tempestades violentas que cáem sobre os Libombos;

3.º Ter sempre excellente agua e ser habitado por povoações indigenas;

4.º Ter boa terra para culturas, e haver junto argilla, pedra e madeiras de construcção.

Ha a notar que tal logar, ficando situado para oeste da linha da fronteira, está collocado em terreno pertencente ao Transvaal.

Estamos porém persuadidos que não será difficil obter, por interme-

dio do nosso consul, a devida licença do governo de Pretoria, para o objecto a que nos referimos, tanto mais quanto o mesmo governo é muito interessado em que se monte este posto fiscal, o qual melhor fôra que se considerasse commum aos dois territorios vizinhos, e que n'elle residissem um empregado portuguez e outro boer representando as auctoridades fiscaes do Transvaal.

No meu regresso á provincia de Moçambique dei conhecimento aos negociantes de Lourenço Marques, a quem convidei para uma conferencia publica, do que se está passando no Transvaal.

Mostrei-lhes a situação e a importancia do commercio d'este paiz, os esforços que ali se fazem para abrir um trafego activo e regular com Lourenço Marques, os projectos da companhia nacional de commercio, e a quasi certeza de que na proxima estação fresca viriam a esta localidade grande numero de wagons e de boers abastecer-se de mercadorias.

Tratei desenvolvidamente da questão do caminho de ferro, apresentando os dados estatisticos que provam a exequibilidade do projecto, e que devem animar as esperanças e a fé dos que crêem no futuro e no progresso d'esta parte da provincia de Moçambique e do melhor porto do sul da Africa.

Indiquei por ultimo, quanto seria pernicioso aos interesses d'elles negociantes, e aos do districto, se a nova expedição commercial que no anno corrente ali deve vir do Transvaal, não encontrasse no mercado os generos de que pretendesse fornecer-se.

Ao governador do districto de Lourenço Marques, e depois a s. ex.ª o governador geral da provincia, dei conhecimento dos pontos essenciaes que refiro na segunda parte do presente relatorio, na esperança de que estas elevadas auctoridades, compenetrando-se da importancia que resultará do immediato desenvolvimento das relações commerciaes entre Lourenço Marques e o Transvaal, empregariam todos os meios ao seu alcance para cooperarem com o governo de Pretoria na melhor realisação dos fins em vista, e farão com que desappareçam ou se attenuem algumas das difficuldades reveladas na tentativa do anno anterior, e outras que influem sobre o desenvolvimento rapido do progresso commercial e economico do districto.

Actualmente as auctoridades de Moçambique nada sabem do que se passa no Transvaal, d'onde nunca recebem jornaes, cartas ou noticias que as tenham ao corrente dos negocios publicos, e das evoluções economicas financeiras e commerciaes d'aquelle paiz.

Era evidentemente bom que succedesse o contrario, e que em Moçambique se estivesse perfeitamente ao corrente, não só do que se passa no Transvaal, como dos negocios de todas as colonias do sul da Africa.

A ninguem pôde escapar a grande importancia que tem para nós o

desenvolvimento immediato de transacções commerciaes entre Lourenço Marques e o Transvaal.

Não só os rendimentos da alfandega crescerão rapidamente e em proporção do augmento dos negocios, como que, construindo-se o caminho de ferro, será possivel ir abrindo ao trafego publico as diversas secções da linha logo que ellas se completem.

O capital empregado encontrará portanto remuneração n'um periodo curto, e a influencia da linha ferrea será assim maior, e mais rapidamente a ella affluirá um grande trafego.

Importancia para a metropole e para a provincia de Moçambique da construcção do caminho de ferro de Lourenço Marques

Trabalhar desde já para que o Transvaal importe por Lourenço Marques os generos de que carece, e que ali vá vender ou trocar a sua lã e os seus productos, é evidentemente o mesmo que ir preparando e armazenando vida e recursos para o caminho de ferro.

Muitas pessoas podem estar persuadidas de que a questão do caminho de ferro de Lourenço Marques ao Transvaal é um assumpto local de pequeno interesse, que não merece as attenções geraes do paiz.

Similhante apreciação é porém um erro.

Em primeiro logar não ha meio mais facil, prompto e exequivel de aliviar o thesouro da metropole das consideraveis despezas que annualmente faz com a provincia de Moçambique do que construindo-se este caminho de ferro, que dará ao districto de Lourenço Marques um rendimento importante, parte do qual poderá depois ser applicado ás despezas geraes da provincia.

Em segundo logar o commercio de Moçambique será extraordinariamente influenciado pela existencia d'este caminho de ferro; porque se o Transvaal encontrar ali um mercado para muitos dos seus productos, taes como bois, carneiros, cavallos, batatas, fructos, cereaes, cal, pedra, tijolos, etc., Moçambique poderá enviar-lhes em troca, madeiras, sal, peixe, assucar, café, etc., generos que encontrarão no Transvaal um vasto mercado consumidor.

Em relação a madeiras os districtos da Zambezia, Inhambane e Lourenço Marques poderão fornecer todas as travessas e postes telegraphicos para os caminhos de ferro do Transvaal e estado de Orange, porque estes paizes não possuem florestas; e para que se avalie a importancia que deve tomar um tal ramo de commercio, bastará dizer-se que os caminhos de Natal têem até hoje empregado travessas de pinho ao preço de

5 shillings ou 1$125 réis cada uma, as quaes não duram mais de cinco annos emquanto que a Zambezia, por exemplo, poderá fornecer travessas postas em Lourenço Marques, pelo preço de 900 réis ou menos, e de especies florestaes que durarão dez a vinte annos.

Só os 449 kilometros da linha da fronteira a Pretoria empregarão pelo menos 510:000 travessas, que ao preço indicado custarão 459:000$000 réis.

O sal que em pouco tempo se produzirá em Moçambique em largas proporções, em virtude de uma concessão recente do governo, e na qual a fazenda da provincia é directamente interessada, encontrará no Transvaal um vasto mercado consumidor, visto que pela condição 3.ª do tratado de 1875 ali entrará livre de qualquer imposto.

A industria da pesca deverá tomar em Lourenço Marques grandes proporções, porque o seu producto encontrará em todo o Transvaal um largo consumo, e todos sabem quanto as aguas d'aquella bahia são abundantes de magnifico peixe, e quanto um paiz internado e longe do mar paga caro este genero alimenticio.

O assucar e café, de que os boers fazem consumo extraordinario, podem produzir-se tanto em Lourenço Marques como em outros pontos da provincia de Moçambique, e seria excellente que o governo incitasse o desenvolvimento d'estas industrias pelo estabelecimento de premios convidativos.

Em terceiro logar o Transvaal póde tornar-se para Portugal um mercado importante, que os nossos negociantes farão bem de aproveitar quanto antes, e mesmo sem esperarem pela construcção do caminho de ferro.

Os productos do paiz e generos que n'elle se fabricam e que se consomem no Transvaal, pagando-se ali por bons preços, são: vinhos de todas as qualidades — tintos, doces, seccos, fracos, fortes, do Porto, Madeira, e Bucellas, etc.,— aguardente de canna e outras, vinagres, azeite de oliveira, peixe, doces de todas as qualidades, café e cacau, massas de todas as qualidades, presuntos, queijos, bolachas de todas as qualidades, pós de gomma, sal, charutos, sabão e sabonetes, vélas de stearina, luvas de pellica, calçado fino e grosso, chapéus para senhoras e homens, ditos de feltro para camponezes, bengalas, papel para forrar casas, papel para escrever, louças, vidros e vidraças, bahus e malas, algodões, chitas, lenços, etc., cutelarias de todos os generos, ferramentas de carpinteiro, ferreiro, pedreiro, etc., ferragens para portas e janellas, camas de ferro, lavatorios, baldes, bandejas, anneis, brincos, pulseiras, broches, botões, quadros, vistas photographicas e retratos de pessoas notaveis, escovas para dentes, unhas, fato, calçado e cavallos, graxa, pentes de todas as qualidades, obras de palma, linhos e botões, colchetes, cordões, rendas

e fitas, chapéus de sol para homens e senhoras, tamancos, enchadas, sachos e instrumentos para horticultura, tinas e obras de latoaria, cobertores, rolhas, selins, redeas, estribos, chicotes, esporas, mobilia, fato para homens e senhoras, pannos e fazendas de todas as qualidades, camisas e camisolas, pregaria e parafusos, foices, pás, machados, correias, cordas, lanternas e lampeões, candieiros, palmatorias, castiçaes, etc., etc.

Em relação a vinhos, genero de que no Transvaal se faz um largo consumo, o nosso paiz póde ali facilmente apoderar-se de todo o mercado sem receio de que lhe façam concorrencia os vinhos estrangeiros.

Com effeito a pauta dos impostos indirectos d'aquelle paiz taxa os vinhos em 5 shillings por gallão, ou proximamente 187 réis por garrafa, mas exceptua os vinhos do sul da Africa, e como pelo artigo 14.º do tratado de 11 de dezembro de 1875, Portugal tem direito ao tratamento de nação mais favorecida, segue-se que tal excepção se estende aos vinhos portuguezes, os quaes, ficando com a protecção de 187 réis por garrafa, podem afastar do mercado os vinhos francezes, hespanhoes e allemães, que actualmente são quasi os unicos que ali se consomem.

As qualidades que encontrarão mais facil venda, são alem dos vinhos generosos, os de Collares, Termo, Bucellas e doces, que devem ser remettidos em garrafas de tamanho ordinario e principalmente em meias garrafas.

D'este artigo e de muitos outros póde immediatamente o nosso paiz começar a fazer um commercio assás importante com o Transvaal.

E não seria difficil, se quizessemos exercer junto do governo da Pretoria a influencia que podiamos e deviamos ter, obter d'elle muitos outros favores para os productos das nossas industrias.

Para isto seria conveniente que ali tivessemos uma auctoridade consular exercida por um individuo da nossa nacionalidade, que conhecesse Portugal e o Transvaal, e que podesse defender com perseverança os nossos interesses.

O sr. Cohen, comquanto nos preste optimos serviços, é inglez, tem que tratar dos seus negocios e não recebe remuneração.

Necessidade de promover o desenvolvimento do districto de Lourenço Marques

Suppomos ter dito o bastante para que se conclua de maneira bem frizante quanto importa tratar a serio da administração do districto de Lourenço Marques, implantando ali os melhoramentos mais reclamados, cooperando activa e vigorosamente com o governo do Transvaal na ado-

pção de medidas uteis aos dois paizes, tomando a iniciativa de muitas d'estas medidas, e principalmente dando quanto antes principio á construcção do nosso troço do caminho de ferro.

Na situação em que se encontra Lourenço Marques, não parece racional nem justificavel que se prestem á administração de tal districto attenções iguaes ás que se dão a Angoche ou a Sofalla.

Até hoje, em vez de ali concentrarmos quanto possivel os recursos existentes na provincia, e os que a mãe patria lhe fornece, disseminâmos de tal modo esses recursos, que em parte alguma elles são capazes de produzir effeito util, perceptivel.

Os proprios rendimentos do districto, que n'elle se deviam applicar, e que bastariam para a realisação de muitas obras urgentissimas, são distrahidos para outros pontos da provincia cuja importancia se não póde medir com a de Lourenço Marques.

Nos dezoito mezes decorridos desde setembro de 1881 a fevereiro de 1883 mais de 40:000$000 réis saíram do cofre d'este districto para satisfazer despezas de outras localidades, não sendo permittido ali custear qualquer obra por um subsidio proveniente dos rendimentos districtaes, emquanto que, pelo contrario, o districto de Quelimane, aliás com menos receita que o de Lourenço Marques, subsidia com 1:000$000 réis por mez duas obras locaes.

A secção das obras publicas do districto está sem pessoal e sem dinheiro para dar aos trabalhos um desenvolvimento sensivel.

Havendo na provincia tres conductores de 1.ª classe, a importante e difficil secção de Lourenço Marques tem sido dirigida nos ultimos tempos, ora por um conductor de 2.ª classe, ora por um conductor auxiliar.

A verba mensal destinada para todo o serviço das obras publicas da provincia está dividida em tres secções, montando a 8:000$000 réis; parecia justo que ao menos a terça parte d'esta quantia fosse applicada á secção de Lourenço Marques.

Não é isto, porém, o que succede, e tal secção tem apenas auctorisação para gastar 1:100$000 réis por mez.

Estando ao serviço da provincia dois navios de guerra, parecia bom que um d'elles fosse com frequencia a Lourenço Marques, e que os seus officiaes, em geral distinctos e muito habeis, trocassem uma ou outra vez o monotono serviço de guarnição, pelo trabalho scientifico de determinarem por observações astronomicas rigorosas e por operações hydrographicas a posição dos mais importantes pontos da bahia.

Nada d'isto, porém, se faz, sendo raro, pelo menos nos ultimos annos, que ali appareça um d'estes navios.

É urgente e conveniente ao bem publico mudar de systema.

A situação de Lourenço Marques reclama attenções especiaes, cuida-

dos e grande dedicação, tanto da parte do ministerio da marinha e ultramar, como do governador geral de Moçambique.

Pretender traduzir em numeros as previsões do que será Lourenço Marques n'um periodo de dez annos, por exemplo, quando se construa o caminho de ferro, se realisem todos os esforços para desenvolver desde já as relações commerciaes com o Transvaal, e se executem outros melhoramentos materiaes de que o paiz carece, fazendo-se tudo pelos processos mais racionaes e methodicamente, seria apresentar algarismos de tal modo elevados, que chegariam a parecer fabulosos, habituados como estamos a presencear o estacionamento, se não a decadencia, do nosso dominio colonial.

Quaes serão os resultados indirectos que provirão da abertura d'este caminho de ferro, só o póde bem imaginar quem conhecer as condições locaes, quem saiba o que é e póde ser o Transvaal, quem estude qual tem sido a influencia das vias ferreas no sul da Africa, e quem veja o que é hoje a colonia do Natal e saiba a sua historia.

Os seus resultados directos, podem ser avaliados com grosseira approximação tomando por base os elementos estatisticos já atraz apresentados, embora elles sejam defeituosos e incompletos.

É claro que as mercadorias do Transvaal, tanto as de importação como as de exportação, têem de percorrer todo o troço da linha portugueza.

Adoptando as tarifas e os numeros de toneladas representativas da importação e exportação que fixámos a pag. 59 com relação á parte da linha que assenta no territorio do Transvaal, teremos para a secção portugueza o rendimento seguinte:

Importação:	
$34{:}000^{t} \times 82^{k} \times 40$ réis	111:520$000
Exportação:	
Mercadorias ordinarias — $20{:}000^{t} \times 82^{k} \times 40$ réis	65:600$000
Minerios — $40{:}000^{k} \times 82^{t} \times 20$ réis	65:600$000
Rendimento devido ás mercadorias	242:720$000

Sobre as mercadorias que o caminho de ferro transportará provenientes das estações intermedias situadas no territorio portuguez, não fazemos calculo algum por falta de base, comquanto taes mercadorias não possam deixar, no fim de algum tempo, de montar a um peso consideravel, attendendo a que necessariamente serão aproveitados os terrenos do districto, pelo menos aquelles situados na zona de acção do caminho de ferro.

Para calcularmos o rendimento proveniente dos passageiros, supporemos que á linha de Lourenço Marques á fronteira afflue a quinta parte dos individuos que percorrem o troço da linha no Transvaal, e n'este caso teremos

1.ª classe — 1:234^{p} × 12^{m} × 82^{k} × 30 réis.....	36:427$680
2.ª classe — 2:459^{p} × 12^{m} × 82^{k} × 10 réis.....	24:196$560
Somma.....	60:624$240

O rendimento bruto provavel da linha será portanto

Mercadorias.....	242:720$000
Passageiros.....	60:624$240
Total.....	303:344$240

Calculando em 60 por cento do rendimento total as despezas de exploração, como fizemos para o troço do Transvaal, teremos para taes despezas 182:006$544 réis.

Resta para rendimento liquido 121:337$696 réis, que constitue 10,6 por cento de 1.140:000$000 réis, capital em que orçâmos as despezas de construcção, como se vê da memoria descriptiva junto a este relatorio.

O rendimento bruto kilometrico que achâmos para o troço do Transvaal foi.....	2:577$740
O do troço de Lourenço Marques é de.....	6:399$320

Taes rendimentos, calculados sobre bases provaveis, não parecerão exagerados sabendo-se que no ultimo anno a rede dos caminhos de ferro de Natal teve um rendimento bruto de 1:812 £ por milha, que corresponde a 5:067$744 réis por kilometro, 80 por cento do qual foi absorvido pelas despezas de exploração, ali elevadissimas em consequencia das pessimas condições technicas das linhas.

O elevado rendimento kilometrico dos caminhos de ferro na Africa explica-se pelas condições peculiares do paiz, que não tem estradas nem communicações fluviaes, nem divertimentos ou distracções publicas, como succede nas outras nações civilisadas, de que resulta que todo o movimento commercial procura as linhas ferreas, e os habitantes viajam repetidas vezes como meio de recreio e de passar o tempo.

Vê-se pois que, segundo previsões bem modestas, o caminho de ferro

de Lourenço Marques deve dar um elevado juro para o capital que n'elle se empregar, e se a sua construcção e exploração forem entregues a alguma companhia a quem o governo haja de garantir um minimo do juro, parece bem introduzir no contrato alguma clausula que faça com que o governo compartilhe os lucros futuros, visto que assume todas as responsabilidades.

Todas as vantagens que nos resultarão de chamarmos a Lourenço Marques o commercio do Transvaal, todas as esperanças de obtermos do caminho de ferro em projecto grandes recursos, que permittam occorrer ás exigencias da provincia de Moçambique, ficarão porém inevitavelmente perdidas se o governo não reconhecer a urgencia das medidas a que nos referimos n'este relatorio, e se for protrahindo de anno para anno a construcção do seu troço de caminho de ferro.

O estabelecimento immediato de relações commerciaes activas e regulares entre Lourenço Marques e o Transvaal não virá a realisar-se se nós cruzarmos os braços e não trabalharmos para que desappareçam as difficuldades e obstaculos que actualmente existem, e que á administração portugueza compete remover.

Os esforços isolados do Transvaal são evidentemente insufficientes para dar ao problema que se apresenta uma solução completa, porque não é o governo d'aquelle paiz nem a companhia nacional de commercio que hão de construir estradas e telegraphos em territorio nosso, que hão de mudar as condições actuaes do mercado de Lourenço Marques, e modificar ali os regulamentos fiscaes, o serviço do correio, etc., etc.

É uma questão clara e positiva.

Terminarei, dizendo, que se da viagem ao Transvaal resultou avigorarem-se as minhas convicções sobre a importancia politica, economica, e commercial do caminho de ferro a que me tenho referido, tambem d'ella me resultou a certeza de que chegou o momento mais opportuno para se principiar a pôr em pratica o que desde tantos annos não tem passado de projecto, e que mais algum tempo de inacção é o sufficiente para que nunca cheguem a realisar-se as esperanças da regeneração de Moçambique.

Ou principiar a trabalhar quanto antes, ou abandonar por uma vez e inteiramente a questão do caminho de ferro de Lourenço Marques ao Transvaal.=*Joaquim José Machado.*

HE3447
M32
1889

STANFORD LIBRARIES
HOOVER INSTITUTION

To avoid fine, this book should be returned on
or before the date last stamped below

HE 3449 .M32 1884
Relatorio acerca dos trAJU1505
Hoover Institution Library
3 6105 081 543 592

M32
1884

STANFORD LIBRARIES